



jernbanen

5

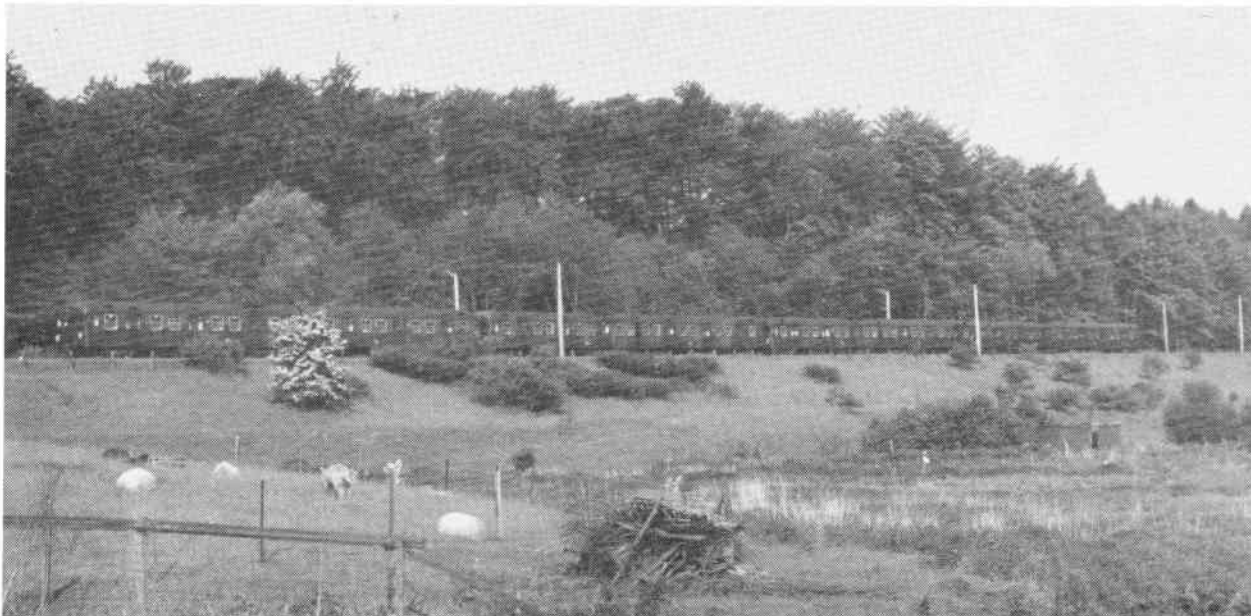
DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

26. ÅRGANG

NOVEMBER 1986

KR. 25,00





Modbilleder

Som beskrevet på modsatte side, er der for tiden store problemer for den københavnske nærtrafik. Her illustreret af et par yderpunkter. Øverst passerer et uspolet morgen tog natur skønne omgivelser mellem Birkerød og Holte, juni 1986 - og nederst ses resultatet af en »overnatning« på Farum stations depotspor. På rampen ses klud og spraydåse, nattens værktøj. Den 28. september 1986.

Forsiden

På fronten af en nyrevideret S-togsstamme er påmalet fem- seks »visitkort«, så andre grafittister kan se, hvem der har malet togets sider. »Tags« kaldes de, og de er med til at gøre livet lidt surt for DSB for tiden. Holte depotspor den 5. september 1986. Fotos: Jan Forslund

Distribution

Adresseændringer og reklamation af udeblevne numre meddeles til det lokale postkontor. Medlemmer i udlandet bedes dog meddele adresseændringer til foreningens sekretariat. Reklamation af fejlekspeditioner og fejleksemplarer sker ligeledes til sekretariatet.

»jernbanen« udsendes omkring den 15. i månederne februar, april, juni, august, oktober og december til alle medlemmer af Dansk Jernbane-Klub.

Indsendelse af stof

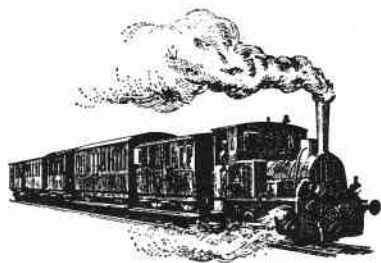
Manuskripter til artikler, læserbreve o.a. bør såvidt muligt være maskinskrevne. Illustrationer returneres kun såfremt indsenderen anmoder herom. I modsat fald indgår billederne i DJKs arkiv.

Tidsfrister

Sidste frist for stof til nr. 1/1987: 10. januar 1987.

Sidste frist for stof til nr. 2/1987: 1. marts 1987

Dette nummer af »jernbanen« er afleveret til Avispostkontoret den 6. november 1986.



jernbanen

DANSK JERNBANE-KLUBS TIDSSKRIFT

26. årgang nr. 5, november 1986

jernbanen

Vasevej 19 A
2840 Holte
02 42 04 52

Hovedredaktion

Jan Forslund
ansvarshavende
02 42 04 52

Medredaktion

Anders Riis
Skt. Pauls Kirkeplads 16,3.tv.
8000 Århus C.
06 13 33 17

Erik B. Jonsen (DSB)
Esthersvej 19
2900 Hellerup

Ole-Chr. M. Plum (Privatbanerne)
Holmevej 8
4340 Tølløse

Jacob Stilling (Udland)
Blegdamsvej 72 A, 1.
2100 København Ø.

Bent Jacobsen (Foreningsnyt)
Maj Allé 62
2730 Herlev

Annonceekspedition

Dansk Jernbane-Klub
Holløselund Strandvej 9
3220 Tisvildeleje
Tlf. 02 30 73 00
Postgirokonto 6 39 68 79

Oplag: 2.600 eksemplarer

Tryk: Mega Tryk, Greve Strand

ISSN 0107-3702

Indhold

Bramminge-Grindsted banen 70 år	96
Høje Tåstrup Station	100
Jernbanenyt: DSB	104
Færgenyt	110
Udland	112
Veteranbanerne	114
Sporhunden	115
Boganmeldelser	116
Foreningsnyt	118

»Ren Rejse«

S(lum)-toget

Denne lidet flatterende omskrivning hørte jeg en stille formiddagsstund, hvor S-toget til Køge rullede ind på Holte Station.

Og noget er der om snakken. En pæn del af den store vognpark bærer tydelig præg af den grafittibølge, som startede for alvor i 1985. Den afsmittende virkning er ikke udeblevet, og der ses nu tydelige tegn på svineri og hærværk indvendig i togene.

Et af resultaterne har været, at DSB har mistet passagerer - især i aften- og natte-timerne, og aflysningerne i sommer af næsten alle ekstratogene på grund af mangelen på elektroførere har ikke mindsket denne tendens.

DSB har fra første færd taget hånd om problemerne, men kan jo ikke med ét slag fjerne årsagerne til den omsiggribende ligegyldighed. Der kræves både økonomiske ressourcer og samtidig noget af en holdningsændring blandt os brugere af det offentlige trafiksystem.

Hovedstadsrådet og DSB er nu, efter vedtaget tillægsbevilling, gået sammen om en handlingsplan, som skal forsøge at dæmme op for griseriet. Der iværksættes blandt andet hurtigere og bedre rengøring, øget kontrol på kritiske tidspunkter, grafitister skal gøre ansvarlige ved selv at »rense op efter sig«, - en kampagne skal påvirke passagererne til at undlade det »milde hærværk«, skrappe håndhævnning af øl- og spiritusforbudet, færre vogne i aftentimer,....m.m.

Vi må hilse bestræbelserne velkomne og håbe, at der kan dæmmes op for »sædernes forfald«, selv om vi jo nok ved, at årsagerne til det øgede hærværk og svineri ligger helt andre steder, og ikke sådan fjernes fra den ene dag til den anden.

Jan Forslund

Bramminge-Grindsted banen 70 år:

Fødselsdagen fejres i stilhed...

Af Anders Riis

I disse dage er det 70 år siden, at det første personførende tog på jernbanen mellem Bramminge og Grindsted - den sydligste del af »den skæve bane« - kørte. Men der er nok ikke grund til nogen særlig festivitas i anledning af denne runde fødselsdag. Selv om banen som godsbane betragtet er godt kørende, frembyder især Grindsted et sørgeligt skue for jernbanevenner. Eneste lyspunkt her er, at stationsbygningen - der vel nok er blandt Danmarks smukkeste - er blevet nydeligt bevaret og istandsat. Den har næsten undgået de rædselsfulde moderniseringer, andre stationer i samme situation har måttet lide under. Men den har ikke længere nogen som helst jernbanemæssig betydning. Ved udgangen af 1985 ophørte DSBs ekspedition, og der er ikke længere DSB-personale fast ansat i Grindsted, som i sin tid ellers var en af de personalemæssigt store stationer. Også i portørstuen er der tomt. Den sidste portør gik på pension for et års tid siden...

Banen fortjener dog ikke bare at blive glemt - og flere arrangementer med K-maskinen har da også mindet især Esbjergs indbyggere om, at der stadig er jernbane til Grindsted. »Jernbanens« udsendte medarbejder havde for nogen tid siden den oplevelse at køre med på MY'eren, der hver dag kører en dobbelt-

tur med gods til blandt andet Grindstedværket - og spildevand derfra. Det blev en uforglemmelig oplevelse...

★

Uret på Bramminge banegård viser 6.15. På spor 4 holder et stort, sort og rødt MY-lokomotiv. Op i førerrummet.

»Godmorgen, godmorgen, nå - du har morgenbrød med, kan jeg se...« Stemningen er god nok fra morgenstunden hos det hold, der skal til Grindsted i dag torsdag. Lokomotivfører Fritz Jensen lukker lidt op for de 1.950 hestekræfter i MY 1121, og den 110 tons tunge klump jern glider ubesværet tværs over hovedbanen Esbjerg-Fredericia og ud ad det noget spinklere spor mod Grindsted. Der er ikke nogen vogne med; det er industriferie, men i Krogager står der et par vogne, der skal retur til Østtyskland.

Stille og roligt triller kæmpen fremad. Fra førerrummet ser 45 km/h ikke ud af ret meget, men det er højeste hastighed på banen. Den nys overdrevne tordenbyge rumler stadig lidt i det fjerne. »Mon nu overkørselssignalerne er i uorden efter tordenvejret?« spørger lokomotivinstruktør Gunnar Dahl fra Fredericia ud i førerrummets lune luft.



Grindsted, mens der stadig var både persontog og spor i adskillige retninger. Men siden er Mo 1955 kørt, de fleste spor fjernet, og der holder kedelige rutebiler på pladsen.

I mellemtiden passerer vi den første station på ruten - Vejrup. Selve bygningen gemmer sig bag buskads ligesom - skulle det vise sig - de øvrige mellemstationer. De blev solgt til privat beboelse, da DSB sløjfede persontrafikken på banen i 1971.

Så kommer svaret på Gunnar Dahls spørgsmål fra før: »Overkørsel 17 tænder ikke,« lyder det fra Fritz Jensen. Samtidig bremser han let, så MY'eren holder stille lige foran overkørselen. Rangerleder Kim Rossen hopper ned og ud på vejen for at stoppe eventuelle biler, mens Fritz Jensen med fløjten i bund lader lokomotivet liste over vejen i skridtgang.

Sporet

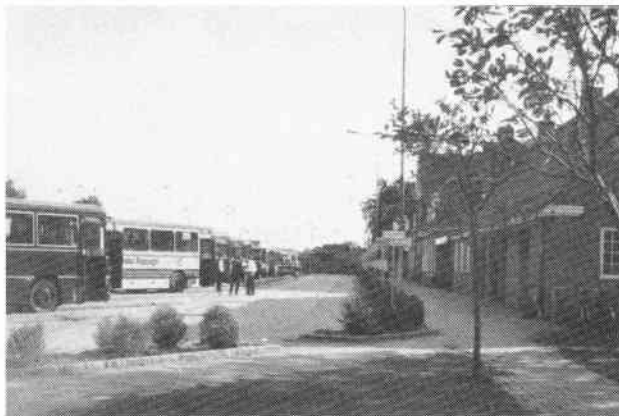
Sporet kan holde til 75 km/h, men da persontrafikken blev nedlagt, nedsattes hastigheden på banen til max. 45 km/h, hvilket svarer til, at toget kan standse indenfor den afstand, man kan se frem fra førerpladsen. Mens vi kører ind i Grindsted, oplyser Gunnar Dahl, at det er første gang, han har været der med tog i de sidste 20 år.



Man kan rigtigt nyde sporet fra førerkabinen, medens MY 1121 lunter deruda' Foto: Anders Riis

»Jeg var med til at modernisere sporet fra Brande til Bramminge i begyndelsen af 1960'erne,« fortæller han, »gruset mellem svellerne skulle skiftes ud med skærver, og det hele skete med håndkraft. Mindre end ti år senere blev persontrafikken indstillet...

« Men mellem Bramminge og Grindsted kan man stadig glæde sig over det arbejde, der blev udført for 20 år siden. Sporet ligger jævnt som et stuegulv, og skinnerne kan sagtens holde adskillige år endnu.



Op til en snes rutebiler kan der være foran Grindsted station i dag. Jernbanen er forvist til baggrunden. Foto: Anders Riis

Grindsted

Mens vi ruller forbi perron 3 på Grindsted banegård, kan jeg på den anden side af plankeværket skimte stationsbygningen og Esbjerg-bussen, og jeg tror et øjeblik, jeg sidder i et af DSBs moderne MR-tog, der ville kunne gøre turen fra Esbjerg til Grindsted med stop i Tjæreborg, Bramminge, Vejrup, Agerbæk, Tofte og Krogager på 50 minutter. Jeg ser Esbjerg-bussen køre og føler med passagererne, der snart må være drevet halvvejs til vanvid af alle de svinkeærinder og krumspring, ruten gør for at komme til at betjene de samme bysamfund, som banen kører lige igennem. Ikke underligt at mange vælger at bruge bil i stedet. Hellere en time i tæt trafik end fem kvarter i bus...

Den kraftige bippen fra rangerradioen river mig ud af drømmesyntet. Nu ser jeg atter kun den ene side af den gamle perron 3, der er blevet liggende som et levn fra gamle dage. Træerne lod de stå, da sporområdet i 1974-75 blev saneret. Og den dag i dag markerer tre rækker træer, en nord for og to øst for stationsbygningen, hvor perron 1, 2 og 3 lå. To spor, der endte blindt i en drejeskive nord for stationen, var VaGJs omløbs- og afgangsspor fra bagsiden af perron 1. I næsten et år kørte banen, som man glemte at nedlægge, da den andre forsvandt, videre til en øde station som et monument over kommunalpolitikeres vilkårlighed. Så måtte også den væk. Banen lå i vejen. Den var en torn i de midtjyske kommunalpolitikeres øjne., efter at



Den skæve banes afløser - rutebilen til Silkeborg. En tur på 1 time og 47 minutter. Med toget i 1971: 62 minutter.



Grindsted er fra tid til anden mål for DJK-udflugter - eller i hvertfald køreture med DJK-materiel. Her er det P 917, der gæster byen i 1982 - ved det sidste eksisterende perronspor. I baggrunden skimtes stationen bag omfartsvej og rutebilholdeplads.

Foto: Anders Riis



I erkendelse af mangelen på en tværgående forbindelse over Jylland gav myndighederne lov til at oprette en fjernbus Esbjerg-Frederikshavn. Her klipper Grindsteds borgmester Jens Brink snoren ved åbningen af den nye rute 1. maj 1985. Og fjernbussen holder, hvor iltogene fra Randers også kørte..

Foto: Anders Riis

man som følge af mangelfuld byplanlægning havde behov for et areal tværs gennem byen til en omfartsvej. For ikke at blive uvenner med eksproprierede husejere fjernede Grindsteds vise fædre med den største fornøjelse byen fra det trafikale Danmarkskort.

Fra spor 1 gik togene sydpå til Esbjerg. Og fra spor 3 nordpå til Brande. Midt imellem lå - efter bedste Fredericia-stil - spor 2, der ikke var perronspor. Spor 4 og 5 blev brugt af TKVJ, mens spor 6 - det eneste, der findes i dag af perronsporene - var VVGJs spor. Spor 7, 8 og 9 var opstillingsspor. Da DSB i 1971 nedlagde persontrafikken, var spor 4, 5, 6 og 7 væk. Men de to sidste blev retableret i 1975, efter at man havde indrettet arealet mellem perron 1 og 2 til rutebilstation. Mellem perron 2 og 3 går nu hovedvejen til Sdr. Omme...

Så går det atter sydpå

Kaffepausen er slut, og MY-eren smyger sig atter sydpå klemt op ad den store gennemfartsvej, banerne blev offer for. Prisen: Forlænget og mindre komfortabel rejsetid. Til Esbjerg tager det 75 minutter, mens toget kan gøre det på 48. Til Varde bruger bussen 70-75 minutter, hvor toget kunne gøre det på 50 minutter! Grindsted-Brande tager nu 41 minutter, hvor toget brugte 24. Til Kolding tager det med bus 75-95 minutter, hvor TKVJ kunne gøre det på 66 minutter. Skjern kunne tidligere nås med tog flere gange om dagen på ned til 66 minutter, hvor kun én forbindelse med bus i dag kan snige sig derned på halvanden time. Busturen til Herning tager 75 minutter, hvor man med toget kunne gøre det på 64 minutter!! - Tankevækkende tal.-

Morgenkaffe

Men tilbage til nutiden...

Vi skal rangere nogle tankvogne fra stationen ud i nordenden til Grindsted Products' private sidespor. Derfor er rangerleder Kim Rossen steget ud på trinbrættet på den forreste af de to tankvogne, som lokomotivet skubber. Efter afsluttet rangering går de ind til morgenkaffe i den hyggelige lille portørstue, hvor overportør Asmus Jensen til sidst var eneste portør.

Indtil efteråret 1983 var der 3 portører. Så blev stykgodset flyttet fra det daglige godstog til en privat vognmand, der købte en ny vogn til opgaven. Da forsvandt den ene portør. Og i juni 1984 blev køreplanen lagt om, så Grindsted ikke længere behøvede eget rangerlokomotiv. Så stillingen blev ikke besat igen, da den ene af portørerne gik af på grund af sygdom. »Jeg har aldrig nogen sinde set Grindsted station så tom,« bemærker Kim Rossen, »men vi hentede jo også 30 vogne herfra i går...« Godstrafikken er betydelig. Grindstedværket er langt den største kunde, men også kartoffelcentralen, øldepotet og produkthandleren er flittige brugere af banen. Til Krogager kommer der også en del gods, mest øl og Zetor-traktorer. I 1982 ankom der 918 læssede vogne til Grindsted, mens stationen sendte 514 afsted ud i verden. Dertil skal lægges ca. 250 læssede vogne til Krogager og løseligt anslået en trafik på i alt ca. 1.500 tomme vogne, der enten er kommet med en last eller skal sendes tilbage.

Tilbage i Grindsted. Ved banegården står en mindestøtte. Laurids Rasmussen, folketingsmedlem 1890-1918, står der på den. Forkæmperen for banerne til Grindsted. Hvem af de, der i sin tid lod banerne dø, kan i dag se hans billede i øjnene og sige: »Jeg traf en rigtig beslutning, som ikke skal gøres om?«

Sidste mand på en døende station

Overportør Asmus Jensen var sidste mand på Grindsted station, da jeg interviewede ham i sommeren 1984. Siden er også han gået på pension - og ikke blevet afløst...

★

I portørstuen i pakhuset bag sporene sidder overportør Asmus Jensen i ensom majestæt og udfylder nogle vognlister. Han har oplevet jernbanens deroute i Grindsted - lige fra dengang stationen med sine 12 spor og seks baner i alle retninger var et af Danmarks største jernbaneknudepunkter - og frem til i dag, hvor et enkelt godstog om dagen er det eneste, der kører på den sidste bane - Brammingebanen.

Asmus Jensen begyndte ved banerne i 1939. Det første job, han fik, var som ekstraarbejder ved pakhuset i Åbenrå. 1. maj 1940 blev han forflyttet til Børkop.

»Jeg hørte suset, når det ene store troppetog efter det andet dampede nordpå med friske forstærkninger til tyskerne krig i Norge,« fortæller Asmus Jensen.

I 1942 kom han til Grindsted. Det var midt under anden verdenskrigs mangel på brændsel; dengang man fyrede med alt, bare det kunne komme til at lugte lidt af røg. »Da var der liv på stationen. Hele tiden kom der »slæbere« med brunkul og tøv både nordfra og sydfra. Jeg var med til at rangere, og da vi var flest, talte rangerpersonalet 24 mand. Grindsted banegård havde ikke som andre stationer af den størrelse fjernbetjening af sporskifter. Nej, hver gang et sporskifte skulle lægges om, måtte en portør ud og gøre det. Signaler var stationen heller ikke overlæsset med,« fortæller Asmus Jensen, »et enkelt armsignal ved hver af indkørslerne kunne vise »stop« og »kør« og intet andet.« Stationsforstanderens togvejseftersyn blev foretaget, ved at han fremdrog en udtrækskikkert i bedste Kaptajn Klo-stil og med den sikrede sig, at alt var i orden. Og så kunne der stilles indkørsel.

I Frøslevlejren - og hjem igen på skinnecykel

I begyndelsen af 1945 opdagede tyskerne, at en gruppe havde gravet nogle våben ned som beredskab til befrielsen. Det havde Asmus Jensen været med til; han røg så i Kolding arrest. »Jeg sad sammen med tre andre i cellen. Fængselskosten var smalkost, så vi var altid sultne. Og da jeg blev hentet i min jernbaneuniform, var det altså mig, som skulle bede om brød. Tyskerne var jo gale med uniformer - og det lykkedes da også som regel at få en ekstra humpel brød,« siger Asmus Jensen.

Senere kom han til Frøslev-lejren, hvor han var ved befrielsen. »Den 5. maj stod der et tog til os i Padborg, så vi kunne komme hurtigt nordpå. Jeg kunne imidlertid ikke komme længere end til Kolding, for på Troldhedebanen kørte der ikke tog den dag. Men hjem til konen skulle og ville jeg, så jeg gik hen til baneformanden og klagede min nød. Han forbarmede sig og lånte mig en skinnecykel om aftenen den 5. maj. - Aldrig har de 57,2 kilometer fra Kolding til Grindsted været så lange som den nat på skinnecykel. Men frem kom jeg da,« fortæller Asmus Jensen og tilføjer, at han på det tidspunkt havde tabt sig 35 pund på grund af tyskernes hårde behandling.



Engang kørte togene fra Grindsted til Varde her. Da stationen blev ombygget, benyttede man lejligheden til at indrette et lille anlæg i VaGJs tidligere drejeskive-grube, og den gamle vandkran fik et nyt sted at stå. Nu løber den hele sommeren, og vandet havner efter en dekorativ tur ned ad en kæde i drejeskive-gruben, hvor mere eller mindre eksotiske planter kæmper med betonen om overmagten... Foto: Anders Riis

Det stilner af

Efter krigen stilledes det lidt af på banegården, men stadig var der nok at lave. Det begyndte først rigtigt at svinde i personalet, da Vejlebanen lukkede i 1957. Sider. svandt brændselstransporterne ind til intet i takt med, at brunkulsgravningen ved Søby og FASTERHOLT hørte op. I 1968 lukkede TKVJ; en del spor blev pillet op, nogle mand fyret, og banegården så efterhånden mere og mere øde ud. Efter DSB-persontrafikkens ophør fortsatte godstogene med at køre på strækningen Bramminge-Grindsted-Filskov. I 1979 fandt DSB ud at, at det var for dyrt at køre til Filskov, hvorefter banen blev kortet af til Grindsted. I maj 1984 blev Asmus Jensen eneste portør i Grindsted. Samtidig måtte han sige farvel til den Köff-traktor, han i mange år kørte. Asmus Jensen blev den sidste, der havde job ved Grindsteds jernbane. Da han gik af, blev han ikke afløst...

★

Krogager. To tømte traktor-transp. vogne skal sendes tilbage til Østtyskland. En ølvogn bliver stående. Den skal losses først. En halv times tid senere er vi i Bramminge med det lille godstog på to vogne. □



Det lille godstog er kommet vel til Bramminge efter at have været en tynd sommerferietur i Grindsted. Normalt er der meget mere at køre med. Foto: Anders Riis

Høje Tåstrup Station indviet

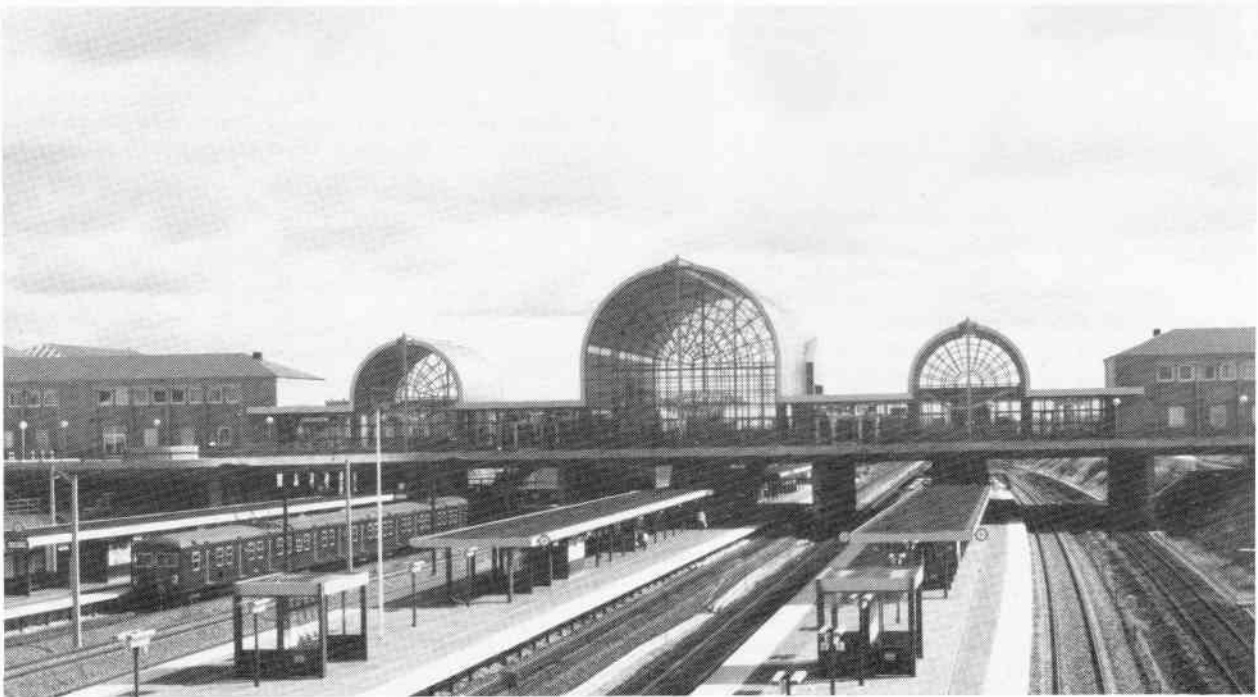
Det er ikke hverdagskost, når der indvies en ny station. Det er derfor rimeligt at bruge lidt tid og omtale, når det sjældne indtræffer. Artiklen beretter om indvielsen, planlægningen og perspektiverne.

Af Jan Forslund

Der var lagt op til folkefest i den helt store stil, da Høje Tåstrup station blev indviet lørdag den 31. maj 1986. Og festligt blev det. Regentparret ankom i et flagsmykket og strampudset særtog (nyeste generation S-tog) sammen med de øvrige officielle gæster, og straks efter den planmæssige ankomst erklærede Dronningen Høje Tåstrup station for åbnet. Stationens kunstneriske vartegn - Bjørn Nørgårds imponerende kunstværk - blev derefter behørigt indviet og sat til offentligt skue, og regentparret sluttede dagen af med et besøg på rådhuset.

DSB havde i dagens anledning sat taxametret i stå, og mange gjorde brug af det gratis tilbud på strækningen København Hovedbanegård -Høje Tåstrup. Lokalt var mange kræfter i gang for at markere dagen med underholdning, fest og farver, musik, opvisning og udstillinger, som i tekst og billeder viste udviklingen fra »landsby til regionalt knudepunkt«.

Et blik tilbage i historien viser, at med indvielsen er en lang og til tider meget besværliggjort planlægning tilendebragt. Det er nu snart 25 år siden, at tanken om en station i Høje Tåstrup (dengang en lille landsby 2,5 km vest for selve Tåstrup by) blev fremsat, og allerede i 1964 kom DSB med færdige planer om den nye station med tilhørende godsbanegård. Imidlertid gik der yderligere 11 år, før der endelig gik hul på bylden. Opførelsen af to store lavprisvarehuse tæt ved det planlagte center havde nemlig lagt pres på planlægningen, og DSB gjorde i plan 1990 (fra 1975) Høje Tåstrup station til et af hovedpunkterne. DSB havde allerede vist (jernbane)vejen ved i 1963 at forlænge S-banen fra Glostrup til Tåstrup. Trods det at DSB her kom bagefter udviklingen på grund af manglende bevillinger, eksploderede befolkningstallet i Tåstrup, og det viste endnu engang, hvilken betydning jernbanen har for en byudvikling.



Stationen set fra vest. Sidebygningerne står færdige. Yderst til højre ses de endnu ikke ibrugtagne fjerntogsspor. 4. september 1986.

Foto: Jan Forslund



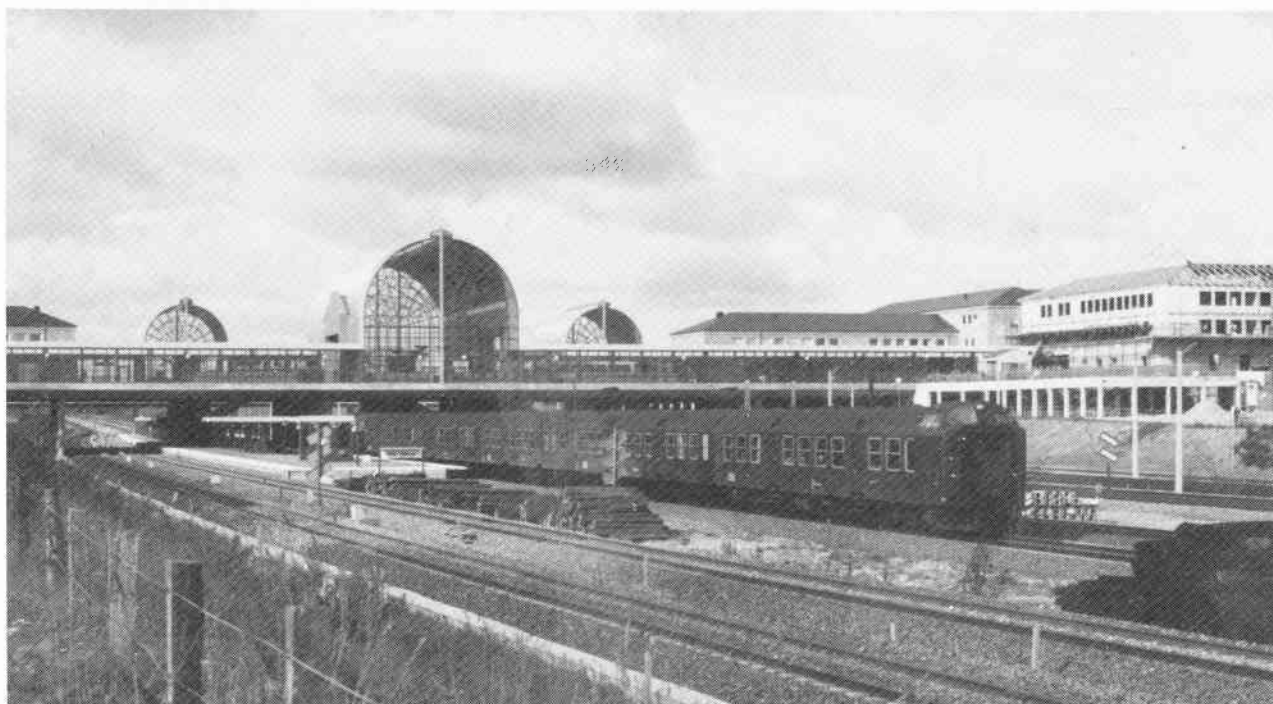
Det er uhyre sjældent, at begivenheder i DSB giver anledning til udsendelse af et frimærke, og i det hele taget er jernbanemotiver næsten uset i den danske filateli. Høje Tåstrup mærket er tegnet af Jens Frederiksen og viser stationen set fra vest med et accelererende regionaltoget med en ME forrest. Særfrimærket blev udsendt den 27. maj, fire dage før indvielsen.

En S-baneforlængelse til Høje Tåstrup skulle derfor bringe DSB »på forkant« med udviklingen. I 1977 lå en enstemmigt udpeget helhedsplan fra arkitekt Jacob Blegvad, Ålborg, færdig. Planen omfattede hele Høje Tåstrup by inklusive stationen, men sidstnævnte i en ganske anden udformning end den senere valgte. Ikke mindst på grund af diverse sparekrav og beskæringer lå projekteringen nu stille i næsten 6 år, og først i 1983 kom der penge på bordet og jord under skovlen. Den videre færdiggørelse er foregået under et stort tidspres, og trods det at hele centerbyggeriet med stationen egentlig er 15 år forsinket, har

der i kommunen alligevel været en vis nervøsitet for, at netop vanskelighederne ved stationsbyggeriet havde skræmt de øvrige bygherrer i området fra at starte byggerier. På den anden side har DSB været bange for at fejre indvielsen af en stor ambitions station på den bare mark. Heldigvis er alle disse spekulationer gjort til skamme.

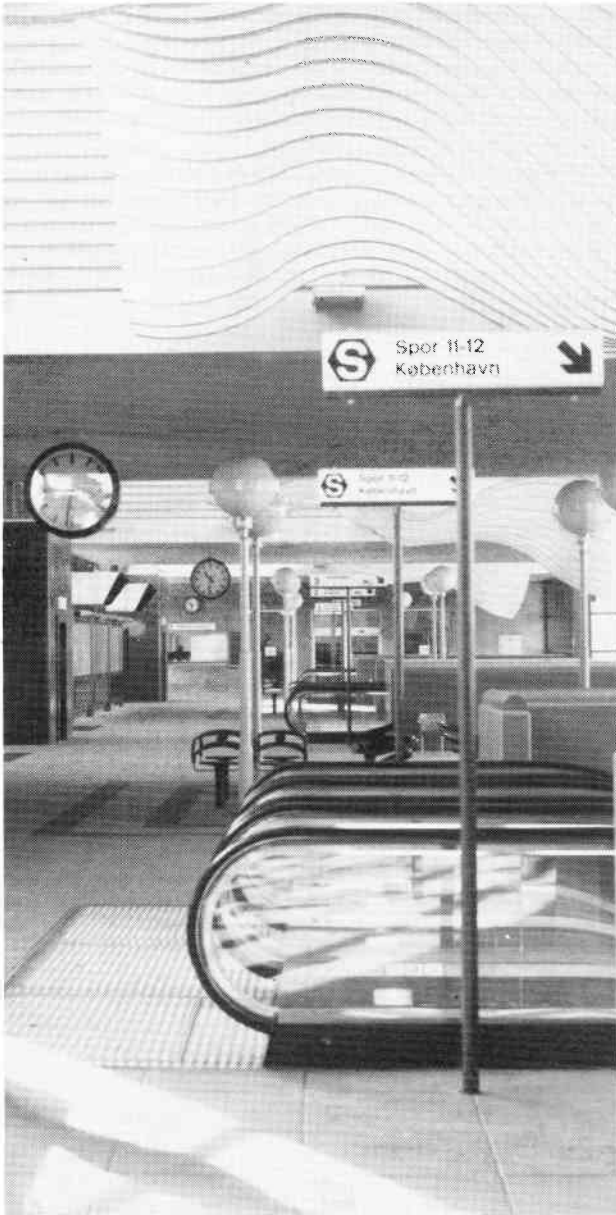
Med ibrugtagningen af Høje Tåstrup station oplever Københavns vestegn en trafikal fornyelse. Betydningen vil dog nok først for alvor vise sig om tre til fem år. Fornyelsen er dog allerede i år mærkbar for brugerne. Høje Tåstrups stations rolle som trafikknudepunkt betyder nemlig, at regionaltoget fremover standser hér og ikke længere i Tåstrup, hvis funktion som omstigningsstation mellem S-tog og regionaltoget hermed ophører. Om godt to år er det DSBs plan, at også fjerntogene standser i Høje Tåstrup, og da vil stationens betydning givet blive forstærket. Det vil medføre, at en stor del af den storkøbenhavnske befolkning har to valgmuligheder ved påstigning af fjerntog. Høje Tåstrup og Københavns Hovedbanegård. Et kig på et kort over hovedstadsområdet viser tydeligt, at det ikke er hensigtsmæssigt, at fjerntrafikrejser absolut skal starte og ende på Hovedbanegården, og der bliver sandsynligvis tale om en ret stor aflastning af denne allerede fra 1988. Det har givet anledning til udtalelser om, at en ny hovedbanegård nu har set dagens lys, men dette er absolut ikke tilfældet. Ingen fjerntog vil få udgangspunkt eller endestation i Høje Tåstrup, så Københavns Hovedbanegård vil fortsat og ud i al fremtid være »the one and only«. Af umiddelbare fordele i sammenligning med Hovedbanegården har den nye Høje Tåstrup station særdeles gode og nære parkeringsmuligheder (også for cykler), og HT har med nye buskøplaner omlagt trafikken, så den i højere grad er rettet mod den nye regionale trafikterminal ved stationen. Således er der blandt andet skabt hurtigruter til de to andre vigtige regionale centre i hovedstadsområdet - Lyngby og Hundige.

Når man i dag kigger på det (næsten) færdige resultat, lægger man naturligvis først og fremmest mærke til den imponerende og arkitektonisk smukke stationsbygning, men man bemærker også, hvordan de tilstødende bebyggelser sammen med statio-



Stationen set fra øst. MY 1114 skubber regionaltoget mod Hovedbanegården. Den 4. september 1986

Foto: Jan Forslund

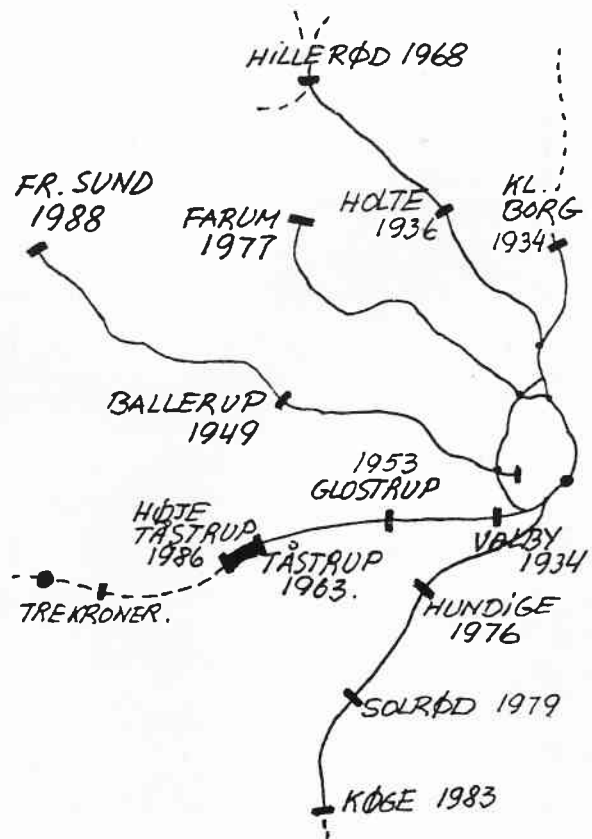


Lys - luft - glas og hvidlige farver præger det indre af Høje Tåstrup. Den 6. juni 1986.
Foto: Jan Forslund

nen allerede fra starten er en sammenhængende del af et helt nyt bysamfund. Bygninger med kontorer, forretninger, boliger, kulturinstitutioner og industri viser sig allerede som brikker omkring den nye station. P & T bygger nyt postgirokontor og Telestyrelsen flytter også til Høje Tåstrup, og hvor skal Idrætsparkens afløser placeres?

Nu ligger stationen der, og flot er den. Under de tre tøndeformede hvælv ligger den 1.100 m² store stationshal - lys og venlig - og med alle de faciliteter, som hører en moderne station til. Selve stationen er placeret på en 60 m bred og 120 m lang bro, der fører over banegraven, og udover selve stationsbygningen rummer broen en 16 m bred buskørebane med cykelsti og fortove. Store rulletrapper fører direkte ned til perronerne, og togt skift mellem forskellige togtyper er således gjort nemt og bekvemt. Af de tre perroner er to for fjertogene hele 320 m lange, medens S-togsperronen er 170 m lang.

Nu forestår færdiggørelsen af 3. og 4. spor mellem Høje Tåstrup og Roskilde, renoveringen af Hedehusene station og anlæggelsen af den nye Trekroner station vest herfor. Til fremtidsplanerne hører også spørgsmålet om en godsbanegård umiddelbart vest for den nye Høje Tåstrup station. Der er afsat arealer til et sådant storprojekt, men aktuelle handlingsplaner eksisterer ikke.



Alsbanerne 2

Birger Wilkes artikelserie om Alsbanerne fortsættes i nr. 6 (Skovby-Mommark banerne) og nr. 1 1987 (rullende materiel).

Redaktionen

S-banens forgrening i hovedstadsområdet med den netop indviende strækning kraftigt markeret. Når Frederikssundslinien er færdig i 1988 står DSB i den sjældne situation, at der ikke er flere planer om udvidelser af S-banen.
Tegning: Jan Forslund

Med indvielsen af Høje Tåstrup station er S-banen gjort to kilometer længere. Antallet af stationer er nu oppe på 71, og den samlede længde er 147 kilometer. Allerede i 1989 indvies S-togsstrækningen fra Ballerup til Frederikssund - en strækning på 24 kilometer. De kan bare derude på vestegnen. □



Bjørn Nørgårds imponerende kunstværk er et flot kunstnerisk monument for Høje Tåstrup station. Bemærk cykelstativerne, som er gjort »regnsikre« uden brug af tag, idet en støbt plasticform kan sænkes ned om sadlen. Den 11. september 1986.
Foto: Jan Forslund



Dansk Veteran Jernbane Platte

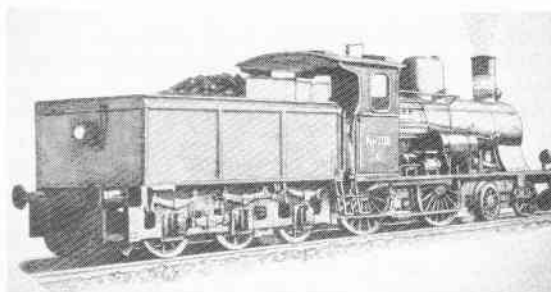
Så er det atter efterår, og det er ensbetydende med udsendelsen af endnu en smuk jernbaneplatte fra Dansk Veteran Jernbane Platte, der forøvrigt har skiftet adresse til Vinkevej 10, 3520 Farum, tlf. 02 95 68 44.

Platten bærer i år et motiv af damplokomotivet DSB C 708, der endnu i 1970'erne kørte adskillige udflugtstog på de sjællandske jernbanestrækninger. DSB C 708 blev bygget af Schwartskopff i 1909, og lokomotivet er endnu bevaret til DSBs jernbanemuseum.

Den smukke jernbaneplatte er ligesom de tidligere fremstillet på Bing og Grøndahl i fabrikkens smukke blå underglasur design, og den sælges til fordel for Dansk Jernbane-Klubs arbejde.

Af de tidligere års platter er der kun ganske få, hvoraf der resterer et mindre restoplæg, så hvis De mangler nogle i serien, bør De skynde Dem at erhverve disse.

Benyt den i dette nummer af »jernbanen« indlagte bestillingsseddel, hvis De ikke allerede har bestilt platte nr. 14 med damplokomotivet DSB C 708 som motiv.



JERNBANENYT - KORT FORTALT

DSB

Rullende materiel

Januar/april kvartaler 1986

Nyt materiel: Fra »Scandia-Randers A/S«/»Boveri & Cie. A.G.« er leveret 5 stk. elektriske lokomotiver **EA 3006-3010** (øst). Fra Sverige er indkøbt 5 stk. beholdervogne (brugte) **745 0 878 - 745 0 882** (privatejede: »Dansk Shell A/S«) og 2 stk. beholdervogne (brugte) **736 0, 084, 085** (privatejede: »Superfos A/S«).

Udrangeringer: 10 stk. dieselhydrauliske lokomotiver **MH 306, 327, 328, 353, 370, 375, 382, 387, 409, 412**, 1 stk. dielelektrisk lokomotiv **MV 1102**, 1 stk. dieselmekanisk traktor (Frichs/Ardelt) **125**, 1 stk. dieselmekanisk traktor nr. **52** samt 26 stk. personvogne **ABg 38-44, 301, 302 - Bg 29-44, 000, 071, 151, 170, 181 - Bv 28-44, 321, 323, 325, 327-332, 335-337, 339, 340** (litra udgået) **BDg 82-44, 111, 113, 201, 203, 212** (litra udgået).

Omlitering: I forbindelse med reparation af B 20-80 319 efter havari hos »Scandia-Randers A/S« er alle dampvarmekomponenter afmonteret og 5.-8. ciffer ændret til **20-70**, 2 stk. litra Bns 29-84, 550, 551 ændret til »Bns-e« efter indretning til kørsel med elektriske lokomotiver og 4 stk. litra BD 82-83, 011, 012, 017, 019 ændret til »BDk« (se i øvrigt »jernbanen« nr. 1/86 - s. 10).

Renovering: 21 stk. litra MM, 22 stk. litra MU, 22 stk. litra FS og 22 stk. litra FU renoveret i »Værksted Tåstrup« samt 2 stk. litra MM og 3 stk. litra FS renoveret hos »Scandia-Randers A/S« i forbindelse med genopbygningen efter brand.

★

Status - Efter til- og afgang i januar/april kvartaler 1986 bestod vognparken pr. 30. juni 1986 af:

► **804 stk. personvogne** (styre- og mellemvogne for MA-, ML- og S-tog ikke medregnet). *Tilgang:* ingen. - *Afgang:* 26 vogne (jf. ovenfor).

► **79 stk. post- og bagagevogne.** Ingen ændringer.

► **3.378 stk. lukkede godsvogne.** *Tilgang:* ingen. - *Afgang:* 194 vogne.

► **1.637 stk. åbne godsvogne.** *Tilgang:* ingen. - *Afgang:* 131 vogne.

► **1.575 stk. tjenestevogne.** *Tilgang:* 149 vogne: **950 1, 467, 470, 471, 473-477** »Skinnetransportvogn« (Bafd.) og 141 stk. af godsvognstype. - *Afgang:* 416 vogne: **99-44 002** (Mafd. - solgt til OHJ), **348** (APafd.), **364** (Mafd.), **421** (APafd.), 15 stk. **950 0**, 139 stk. **950 1**, 3. stk. **950 3** (samtlige Bafd.), 2 stk. **951 2**, 3 stk. **951 3** (samtlige Mafd.), 1 stk. **980 0**, 31 stk. **980 1** (samtlige Bafd.) samt 218 stk. af godsvognstype. (427 stk. af tjenestevognene er af specialtype).

► **510 stk. privatejede vogne** (samt 12 stk. lejet af DSB). *Tilgang:* 7 vogne (jf. ovenfor). - *Afgang:* 15 vogne: **700 1, 802, 803** (»Den fælles Olielevering A/S«), **720 2, 826, 830, 835, 840, 844/705 0 845** (»Dansk Shell A/S«), **724 1 530/720 3, 575, 578** (»Dansk Sojakagefabrik A/S«), **805 3, 001-003, 005** (»SAJYKA A.m.b.a.«).

★

Afløsning for litra MH

MH-lokomotiverne er på vej ud. DSBs ledelse har besluttet at standse renoveringen af MH'erne og i stedet satse på nye rangerlokomotiver, som kan købes i Vesttyskland for 800.000 DM for et lokomotiv, der er toakslet, men svarer til MH i ydelse. Der er foreløbigt reserveret 14 mio. kr. på DSBs budget i år til formålet.

DSB råder for tiden over 106 MH'ere. 30 af dem har været gennem renoveringsprogrammet, som nu er standset. Maskinafdelingen oplyser, at DSBs behov for rangertrækraft kan dækkes af maksimalt 67 af de nye maskiner.



I 1981 havde DSB også overvejelser om udskiftning af de slidte MH'ere, og det er samme type, som dengang blev afprøvet i Helsingør, man nu overvejer at indkøbe.
Foto: Jan Forsslund

Nye S-tog i drift

DSB modtog i april de første af 32 nye S-togsvogne fra »Scandia« - med flere måneders forsinkelse. DSB skulle have haft den første leverance allerede i oktober sidste år.

De nye S-tog kontrolleres efterhånden, som de indgår på Værkstedet i Tåstrup og afprøves om natten på strækningen Tåstrup-Farum. En del af forklaringen på forsinkelsen er, at Maskinafdelingen afslørede fejl på de første vogne. DSB og »Ascan/Scandia« regner med, at hele leverancen på 32 vogne er afsluttet i oktober i år. De første togsæt blev sat i drift i beskeden omfang den 6. oktober.

Anskaffelse af servicevogne

DSB har i maj skrevet kontrakt med »Linke-Hofmann-Busch A.G.« i Salzburg om levering af 3 stk. personvogne - taget ud af den løbende produktionslinie af personvogne, type Bmpz til DB. Vognene leveres fuldt færdige, for så vidt angår vognkasse, herunder døre og vinduer og bogier (type MD 52) med skive- og magnetskinnebremses. Vognlængden er (over puffer) 26,4 m og højeste hastighed: 200 km/h. »Ascan-Scandia« i Randers skal udføre installationen med den egentlige aptering. Planerne om at anvende de tidligere »Apfelfeil-vogne« er således opgivet (se »jernbanen« nr. 3/85, s. 73). De tre vogne koster tilsammen 20 mio. kr. og kan efter behov indrettes til børne-, disco-, receptions- eller konferencevogne. Maskinafdelingen regner med, at vognene står klar i foråret 1987.

Nye stole i litra Af

DSB kasserede meget hurtigt de sæder, »Ascan-Scandia« monterede i de 7 moderniserede 1. klasse storrumsvogne, litra Af, der benyttes i bådtoget København-Kalundborg. DSB har, i stedet for de oprindelige sæder, anskaffet franske flystole. De er mørkeblå og har i øvrigt den fordel, at betjeningen af sædet er forenklet. Desuden er vognene nu hos »Ascan-Scandia« i Randers blevet udstyret med et ekstra ladeanlæg, der sikrer bedre strømforsyning. Der er også blevet sat en anordning på de indvendige skydedøre, så dørene fastholdes under kørslen.

Lukket toiletsystem

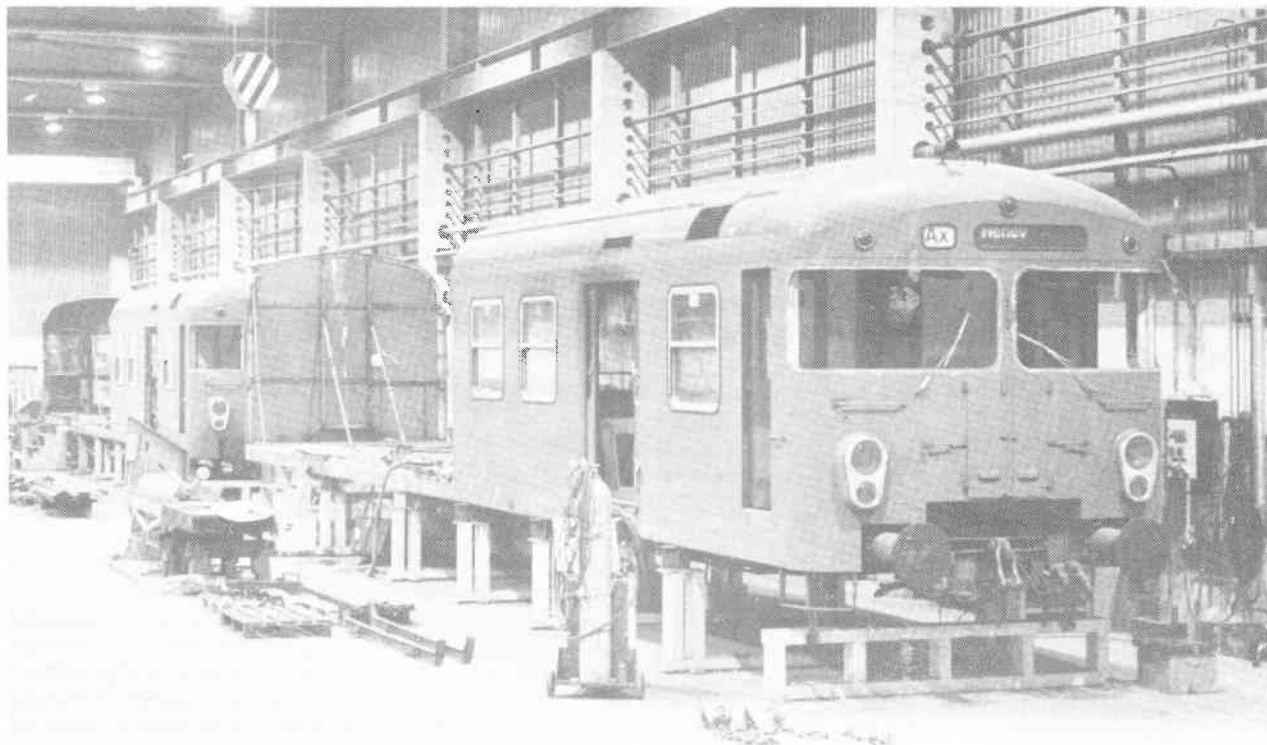
For øjeblikket er DSB i fem Bn-vogne i gang med et forsøg, som skal vise på hvilken måde, man for fremtiden bedst kan udføre lukkede toiletsystemer i de ca. 500 personvogne. Maskinafdelingen afprøver to forskellige modeller, nemlig en toilettype, der har vacuumsystem og skyller ligesom toiletterne på for eksempel Storebæltsfærgerne, og så et kemisk toilet, som minder om WC'erne i fly, campingvogne og lignende. Forsøget har nu været i gang i et par måneder, og det er endnu for tidligt at si-

ge hvilket toilet, der viser sig at være bedst. Det er meningen, at der fremover skal være lukkede toiletsystemer i alle nybyggede vogne som et minimum.

Scandia har skiftet navn

»Scandia-Randers A/S« har i juli måned skiftet navn til »Ascan A/S«, og det er fremtidigt koncernens navn, idet koncernens virksomheder samtidigt skiftede navn i overensstemmelse med den nye linie - navnemæssigt og designmæssigt. De virksomheder, som beskæftiger sig med produktion af transportmateriel, har alle den røde farve som identitetsfarve. Jernbanematerieldivisionen (som er den del af koncernen, der oftest omtales her i tidsskriftet) hedder herefter »Ascan-Scandia« - og »Aabenraa Karosserifabrik« hedder »Ascan Bus«, »Scandia-Sdr. Tranders A/S« (tankbilde divisionen) hedder nu »Ascan Bilcon«, medens møbeldivisionen »Scanform« er kommet til at hedde »Ascan Form« og har den grå farve som identitetsfarve. Elektroniksektorens »Dansk Radio-AS« og »Terma Elektronik-AS« har den blå farve som identitetsfarve, og de følger resten af koncernen i navneskiftet på et senere tidspunkt.

Netop i dette efterår, hvor den gamle vognfabrik fylder 125 år, tegner fremtiden sig mørk. Det ser simpelt hen ud, som om dansk togproduktion ikke kan opretholdes. Der mangler ordrer til at holde den sidste del af arbejdsstyrken på 350 mand i arbejde frem til den planlagte IC/3-produktion. Folketingets trafikudvalg har ganske vist i slutningen af september lovet at fremskynde ordrer på 40 mio. kr., men det sikrer ikke beskæftigelsen. De 24 mio. kr. skal anvendes til bygning af 50 godsvogne, litra Hbbiss, og resten til indretning af 3 servicevogne (se ovenfor) og ombygning af et antal godsvogne. Det betyder arbejde til 40 mand i otte måneder, så der mangler fortsat arbejde til lidt over 300 mand. For blot et år siden beskæftigede »jernbanematerieldivisionen« herved 1000 mand.



Udbrændte S-tog under genopbygning på Scandia. Den 26. november 1983.

Foto: Asger Christiansen

Faste anlæg

Branden på København H.

Fredag den 21. marts i år nedbrændte perrontaget på København H. over sporene 11 og 12, som følge af skodesløs omgang med et svejseapparat, der antændte nogle imprægnerede planker. Ingen mennesker kom til skade, men det vil koste 20-25 mio. kr. at genopbygge perrontaget i sin oprindelige skikkelse. Konstruktionen er af træ.

Tirsdag den 24. juli begyndte genopbygningen. De store træbuer, der bærer det nye perrontag, blev sat op på en måde, så det generede passagererne mindst muligt. Buerne blev monteret fra en kran, der holdt i Reventlowsgade. Der er bygget et arbejdsdæk, næsten som et loft, over perronen, så passagererne kan færdes uforstyrret. I øvrigt er der først og fremmest blevet arbejdet om natten. Det nye tag skal være færdigt den første december. Da fylder Hovedbanegården nemlig 75 år.



Hovedbanegården den 13. april 1986

Foto: Jan Forslund

Den nye kommandopost i Tåstrup brændt.

Kommandoposten i Tåstrup nedbrændte den 27. maj, og det bliver en dyr affære for DSB. Det vil koste ca. 30 mio. kr. at udbedre skaderne på telefon- og sikringsanlæg. DSB regner ikke med, at en ny kommandopost kan være fuldt funktionsdygtig før i maj 1987, bl. a. fordi Hovedstadsrådet var fire måneder om at bevilde de fornødne midler.

Brandårsagen var en splintret porcelænsisolator. De 1500 volt jævnstrøm blev herved ledt ned i stålmaster og videre til det ledningsnet, der styrer strømafbryderen nederst på masten. Ledningen smeltede sammen med det beskyttende stålør, og så var der fri bane til kommandoposten og til sikringsanlægget, der udbrændte.

Branden fik også konsekvenser for driften. Linie Bx må afkortes til Københavns H., og alle af- og tilbagemeldinger af togene mellem Albertslund (midlertidig togfølgestation) og Høje Tåstrup er foregået på gammeldag manér - med manuel betjening, ligesom S-togsværkstedet i Tåstrup har fået sine vanskeligheder. Alle sporskifter her skal indtil videre betjenes manuelt.

Ny bro forebygger ulykker

DSB har efter togafsporingen 11. marts ved Hvidovre station, hvor en lokomotivfører blev dræbt, besluttet at udvide broen, så lignende ulykker kan undgås. Det er som bekendt anden gang, DSB oplever en afsporing her. Herefter kan sporet fra godsbanegården forlænges, og det giver længere bremsevej for tog, der utilsigtet passerer et stopsignal. Broen, der vil koste 3,3 mio. kr., vil stå færdig i begyndelsen af 1987.

DanLink investering i Rødby Færge

DSBs ledelse har nu givet grønt lys for flytningen af kommandoposten i Rødby Færge. Flytningen har været på tegnebordet i flere år, men nu gennemføres flytningen, der vil koste seks mio. kr. Den øgede trafik i forbindelse med DanLink er endnu en begrundelse for at udføre arbejdet nu. Desuden har DSB afsat syv mio. kr. til udvidelse af sporanlæggene i Rødby Færge. Også her er DanLink og den øgede trafik i den forbindelse baggrunden.

DanLink - støjbeskyttelse

DSB er i fuld gang med at opfylde Folketingets krav om støjbeskyttelse langs med DanLinks rute gennem København:

Tre ejendomme nær ved Nørrebro station har fået støjsoleret vinduerne, og der skal opsættes en støjskærm ved Fuglebakken station. Desuden er der en tidsplan for, hvornår resten af støjsoleringen langs ruten kan foregå. Hele projektet kommer til at koste omkring 25 mio. kr.

Folketinget vedtog i marts både DanLink og støjbeskyttelsen. Tinget pålagde simpelthen DSB at undersøge, hvem støjen vil genere og derefter beskytte dem. På baggrund af denne undersøgelse har Miljøstyrelsen udvalgt de boliger, der skal beskyttes.

I beboelsesejendomme på Østerbro, ved Svanemøllen, på Nørrebro og på Frederiksberg vil der også blive gjort noget for at dæmpe støjen hos DanLinks naboer. Beboerne får enten skiftet vinduer ud eller sat indvendige forsatsruder op.

Støjbeskyttelse af de øvrige DSB-net

Et vigtigt resultat af debatten om støj langs godsbaneringen i København var, at DSB nu har oprettet en »støjfond«, der rummer 12 mio. kr. i år til bekæmpelse af larm langs DSBs strækninger. Fondens midler ligger hvert år på én procent af DSBs investeringer, bortset fra færgeudgifter. Dette beløb er altså 12 mio. kr. i 1986.

DSB regner med, at støjproblemerne på landsplan er løst om 15 år. 12.000 boliger i hele landet har en støjgene fra DSBs tog, der ligger over 62 decibel - en grænse, som er fastsat af Miljøstyrelsen. Det skal der nu rådes bod på, dels ved at isolere vinduer og facader, dels ved at sætte støjskærme op langs med banelinjerne. Allerede i oktober blev de første skærme sat op på den mest støjbelastede strækning mellem Valby og Tåsstrup: Langs nordsiden af sporene i Valby, mellem Tschernings Allé og Vigerslevvej samt på begge sider af sporene øst for Glostrup station.



DSB har forsøgsvis opsat støjskærme på Frederikssundsbanen nær Ølstykke
Foto: DSB



Det nye DanLink færgeleje er under hastig færdiggørelse. På billedet fra den 18. september 1986 anes de omtalte fire »trunter« (sænekekasser)
Foto: Jan Forslund

DanLink i Frihavnen

Det nye færgeleje i Københavns Frihavn er af en helt utraditionel konstruktion. Teknikerne i DSB måtte tænke i helt nye baner, da det viste sig, at debatten om støj langs DanLink forsinkede hele projektet.

Normalt tager det ca. 18 måneder at bygge et færgeleje af sædvanlig DSB type, men efter vedtagelsen af DanLink-loven var der kun syv måneder til rådighed. Derfor har man valgt en utraditionel løsning, som er baseret på en høj grad af præfabrikation. Hele færgelejet hviler på fire store sænekekasser, såkaldte »trunter«, som blev sat på plads af en kolossal off shore kran, som DSB måtte chartre i udlandet. Københavns havns flydekran »Herkules« kunne ikke løfte »trunterne«, der er 20 m i diameter, 13 m høje og vejer 290 tons hver.

På grund af tidspresset har det været nødvendigt at arbejde i døgndrift, hvilket betyder at lejet er blevet ca. 25% dyrere. Hele anlægget i Frihavnen, incl. spor, klap og bygninger, koster ca. 155 mio. kr.

Modernisering af IC/3-stationer

Den omfattende modernisering af stationerne, som forløber for IC/3-togsættenes indsættelse i 1988, er i fuld gang flere steder.

Passagertjenesten oplyser, at den første station, der er indrettet 100 procent efter kravene til en moderne station med IC/3-betjening, bliver Struer. En ombygning til tre mio. kr. skal stå klar inden årets udgang. Senere følger Esbjerg (6,5 mio. kr.), og i 1987 Ålborg (9,2 mio. kr.) og Kolding (5,2 mio. kr.). For tiden er der renovering i gang på Købehavn H., i Helsingør og i Thisted. Desuden er også Århus H. på vej. Tidligere har DSB nyindrettet Næstved, Roskilde og Odense stationer.

Målet er, at 36 IC-stationer skal forsynes med opvarmede venterum, nye billetkontorer og informationstavler. Desuden skal toiletfaciliteterne forbedres, og lokalt vil der også blive foretaget diverse ændringer.

Markering af S-togs længder

Som en service overfor S-togspassagererne har DSB på Nørreport og Østerport stationer indrettet en lysmarkering af S-togslængderne. Dermed kan passagererne inden togets ankomst orientere sig om, hvorvidt der er tale om f.eks. et firevogns- eller et ottevognstog. Det elektronisk styrede system er udviklet af Elektrotjenesten og kører foreløbigt som et forsøg på de to stationer. Systemet giver den enkelte elektrofører bedre muligheder for at overholde køreplanen på de to tæt trafikerede stationer, fordi indstigningen sker hurtigere.

Kørestrømscentral

En ny kørestrømscentral blev taget i brug torsdag den 4. september. Anlægget styrer de centraler, der forsyner de elektrificerede strækninger med strøm. Det vil altså foreløbigt sige på Kystbanen mellem København og Helsingør.

Centralen er en del af den samlede driftscentral. I løbet af nogle år skal denne afdeling gøre DSB til den første baneforvaltning i Europa, hvor samtlige funktioner, der styrer trafikken, er anbragt i det samme rum. Kørestrømscentralen er nemlig opstillet i bygningskomplekset på Kalvebod Brygge i det lokale, som i forvejen huser togledelsen. I 1988 er det meningen, at også en ny central for sikrings- og signalanlæggene skal anbringes her. Året efter udbygges med et automatisk tognummersystem. Det bliver et datasystem, hvor togets numre automatisk vil styre hele dets kørsel gennem Danmark. □

Drift og administration

Slaget om DanLink

Freitag den 7. februar kom lovforslaget om DanLink til førstebehandling i Folketinget.

Anlægsloven, der måtte gennemføres, fordi DSB og Københavns kommune ikke kunne blive enige om støjdæmpningen af godsforbindelsesbanen, var på forhånd sikret flertal i Folketinget.

DSB havde accepteret støjgrænser, som var udarbejdet af Miljøstyrelsen, men Københavns kommune ønsker endnu lavere grænser. Dem ville DSB ikke gå med til, men det blev virksomheden i sidste ende tvunget til - efter et krav fra et flertal i Folketingets trafikudvalg. Dermed vil udgifterne til støjdæmpning på godsbaneringen i København løbe op i 25 mio. kr. mod 10 mio. kr., hvis Miljøstyrelsens krav skulle gælde.

Anlægsloven kom til tredje og sidste behandling i Folketinget fredag den 21. marts.

Efter vedtagelsen kunne DSB skrive kontrakt med et skibsværft om ombygningen af »Scandic Wasa«, der forlængst var overtaget af DSB. Værfterne i Nakskov og Ålborg var i konkurrence om ordren på et stykke over 100 mio. kr., men førstnævnte løb af med sejren (116,6 mio. kr.). Daværende trafikminister Arne Melchior havde i øvrigt besluttet, at »Scandic Wasa« skulle bygges om i Danmark, uanset at udenlandske værfter kunne gøre arbejdet billigere.

DSB kunne derefter fastsætte både dato og tidspunkt for starten: Mandag den 3. november kl. 8.12 afsejler de to superfærger fra København og Helsingborg med den første last af godsvogne.

Den faste forbindelse

Den faste forbindelse over Storebælt bliver nu en realitet. Regeringspartierne og Socialdemokratiet har aftalt følgende:

- ①—at bygge en lavbro over Vesterrenden og en togtunnel under Østerrenden i perioden 1987-93.
- ②—at indlede byggeri af højbro/tunnel over Østerrenden til biler senest et år før jernbaneforbindelsen tages i brug (d.v.s. 1992). Indtil 1997 skal bilerne fortsat overføres med færger.
- ③—at mindst én Kattegat-rute samt Spodsbjerg-Tårs skal fortsætte. Videre ligger der bl. a. i forliget, at der skal indledes forhandlinger med Sverige om dels togtunnel Helsingør-Helsingborg, dels vejbro København-Malmø.
- ④—at staten bliver eneaktionær i det selskab, der skal stå som bygherre af den faste forbindelse over Storebælt.
- ⑤—at prisen for det samlede projekt: Lavbro Knudshoved-Sprogø, togtunnel og bilbro/tunnel Sprogø-Halsskov bliver 12,8 milliarder 1986-kroner. Det svarer til ca. en fjerdedel af, hvad det offentlige bruger til anlæg på ét år. Der er beskæftigelse til ca. 1800 mand i anlægsperioden.

Den faste forbindelse får vidtækkende konsekvenser for DSB. Først og fremmest bliver de ansatte på færgerne overflødige. 1360 er ansat i »driftsområde Storebælt« - dertil skal lægges cateringpersonalet.

Også andre færgeoverfarter vil blive berørt, senest når bilbroen/tunnelen er klar. På Rødby-Puttgarden må man nok se i øjnene, at en stor del af DanLink-trafikken skal via Storebælt i stedet, og spørgsmålet er, om Århus-Kalundborg bliver den færgeoverfart på Kattegat, der skal overleve. »Peder Paars« og »Niels Klim« kan i givet fald indsættes i Bornholmstrafikken. Til gengæld får DSB en væsentlig styrket konkurrenceevne, især indtil bilforbindelsen står færdig. Med de nye IC/tog kan turen København-Århus via tunnelen gøres på to og en halv time. □

DSBs regnskab 1985

I 1985 kostede det en mia. kr. at drive DSB. Statstilskuddet til selve driften (uden investeringer) faldt i forhold til 1984 med næsten 200 mio. kroner.

Det er først og fremmest indtægterne, der er vokset. DSB har haft mere at køre og sejle med, og taksterne er steget. Indtægterne lå på godt 4,8 mia. kr. mod 4,5 mia. kr. i 1984.

Det samlede regnskab for DSB viser, at det koster knapt tre mia. kr. for staten at have DSBs service til sin rådighed. Ud over driftstilskuddet har staten bidraget med knapt to mia. kr. til investeringer i materiel, i færger og i byggeri m.v. Her vejer de nye Århus-Kalundborg-færger tungt.

DSBs fjern- og regionaltog havde i 1985 1,3 mio. passagerer flere end i 1984. Det svarer til en fremgang på fire procent. Stigningen er bemærkelsesværdig, fordi den kommer, selv om det i 1985 blev mere økonomisk attraktivt at køre i bil. Også i udlandstrafikken har DSB fået flere kunder. Her er stigningen syv procent til i alt ca. 1,6 mio. rejser.

I HT-området gik det tilbage. Her daledede antallet af rejser til 99 mio. - et fald på tre mio. eller tre procent. □

El-drift på Kystbanen

DSBs to første el-lokomotiver, EA 3001 og 3002, blev døbt henholdsvis »H.C. Ørsted« og »Niels Bohr« ved den officielle åbning af eldrift på Kystbanen. Dåben fandt sted onsdag den 19. marts på Helsingør station. Tip-tip-oldebarnet Hans Henrik Ørsted, kendt cykelrytter, afslørede navnepladen på EA 3001, mens daværende trafikminister Arne Melchior tog sig af EA 3002 eller »Niels Bohr«. Hermed er linjen lagt for de kommende el-lokomotiver, der vil blive navngivet efter danske videnskabsmænd.

Det første el-tog i normal køreplan blev 5.56 fra Helsingør torsdag 20. marts.

I første omgang kørte EA'erne syv dobbeltture på mandage til fredage mellem Helsingør og København; anden stamme blev indsat 2. april, og tredje stamme kunne sættes i drift den 2. juni - svarende til 21 dobbeltture og stadig kun på egentlige hverdage. Hver stamme blev fremført af to EA-lokomotiver - ét i hver ende. Der var to grunde til denne dobbeltsikring. Maskinafdelingen ville gerne have lejlighed til at afprøve hvert enkelt lokomotiv under kørsel indtil 50.000 km, hvorefter »børnesygdomme« skulle være overstået, desuden rådede man endnu ikke over driftsduelige styrevogne. Den fjerde stamme oprangeret Bns-e-stamme-EA kunne indsættes 25. august. Ved overgang til K 86 vinter køres alle »lokale« regionaltog mellem København H. og Helsingør samt togene 467, 340, 303 og 468 af EA-lokomotiv på mandage-fredage - de tre førstnævnte »internationale« tog endvidere på lørdage - idet der samtidig er indført en indskrænkning i driften, således at tog 2270 afgang København H. kl. 17.53 er sidste regionaltog, der ikke standser ved alle stationer.



Et Helsingørtog gør undtagelsesvis ophold i Rungsted grundet lokomotivførermangel. EA 3002 (for) og EA 3001 (bag) - den 18. juni. Foto: Jan Forslund

Men fra K 87 sker der noget. Til den tid vil rejsetiden mellem København H. og Helsingør blive reduceret med ca. 10 minutter. Nivå skal ikke længere være omstigningsstation - alle tog kører til Helsingør. Der bliver tale om faste minuttal og halvtimesdrift, suppleret med en »Helsingør-ekspres«, der kan gøre turen på 40 minutter. Det hurtige tog standser kun i Snekkersten, Espergærde, Humlebæk og Rungsted Kyst indtil Østerport. Det Kystbanetog, der standser ved alle stationer, er 52 minutter om rejsen Helsingør-København H.

Lokomotivførermangel

DSB aflyste i perioden 23. juni til 8. august (skolesommerferien) en række ekstra tog i myldretiden. Aflysningerne, der ramte både den sjællandske regionaltrafik og S-banen, skyldtes lokomotivførermangel. Situationen forbedrede sig ikke, så aflysninger måtte igen annonceres for perioden 9. august til 27. september. DSB har taget fat på at rekruttere flere lokomotivførere, men det kan først rigtigt slå igennem næste år (1987). »Aflysningerne« er derfor indarbejdet i K 86 vinter - men yderligere aflysninger af tog hører til dagens orden, ikke mindst på S-banenettet.

MR/MRD i »Engländeren«

DSB fik frigjort seks MR/MRD-togsæt (MR 4094/MRD 4294 - MR 4099/MRD 4299), der fra overgang til sommerkøreplan 1986 har kørt København-Esbjerg i bådtoget »Engländeren«.

Den lille kupé i MR-vognen er indrettet til 1. klasse med tæpper på gulvene. Alle sæder i de seks togsæt har fået nakkestøtte, ligesom de også er ændret i ryglænet for at forbedre siddekomforten. Der er endvidere sat borde op i alle kupeer.

De seks togsæt har primært »Engländeren« som opgave, men ses også på andre strækninger. Der er penge at spare for DSB ved at indsætte togsæt, og samtidig lettes presset på lokomotiverne og vedligeholdelsen af dem. Indsættelsen har også betydet en væsentlig tidsbesparelse på op til 80 minutter. Det skyldes, at der spares mange minutter ved rangering bl.a. på Storebælt. MR-togene kan her opfattes som en slags generalprøve på IC/3.

Slut med dampvarmen

Det var planlagt, at DSB ville sige farvel til dampopvarmningen og gå fuldt og helt over til el-opvarmning fra K 86 - også i regionaltrafik øst, bortset fra Frederikssundsbanen og et enkelt togpar på Vestbanen. I den anledning er 4 MY-lokomotiver (1156-1159) indgået i »Centralværkstedet i Århus« for ombygning af dampvarmeanlægget med et elektrisk.

Der er sat flere MR i løb, og det var meningen, at samtlige litra EA skulle indsættes i enkeltraktion med stamme og styrevogn, litra Bns-e.

Da ombygningen af de fire MY-lokomotiver er forsinket, og da den 8.-10. litra Bns-e endnu ikke er færdiggjort hos »Ascan-Scandia« (omløbsplanen kræver otte stk. Bns-e og EA), og da der råder usikkerhed om, der er lokomotiver nok med el-varme, da EA 3008 indtil videre ikke kan køre alene, er der udarbejdet nødplaner foreløbigt gældende til nytår, hvorefter følgende tog dampvarmes:

Alle tog på Frederikssundsbanen, op til 29 andre tog på mandage-fredage samt 3 tog på søndage - og endeligt et EA-omløb på Kystbanen på grund af manglende litra Bns-e.

Når EA 3008 er godkendt til at køre »alene«, når alle 10 stk. Bns-e 29-84, 530, 545-553 er i drift (531-536 ombygges i 1987), samt når de ovennævnte 4 stk. litra MY er klar til drift, kan basisplanerne iværksættes, det vil sige, at dampopvarmning derefter kun forekommer på Frederikssundsbanen og i togene 2309-3032/9732 København-Korsør og v.v.

Indtil da skal følgende materiels dampvarmeudrustning vedligeholdes:

- a) 10 MX 1011-1020,
- b) 10 MY 1145-1153, 1155,
- c) 5 An 18-84, 609-613,
- d) 40 Bn 20-84, 925-931, 933-941, **942-962, 964-966,**
- e) 13 Bns 29-84, 525-529, **537-544**

De nævnte personvogne vil få tilføjet »-d« i litraet - de med fed type anførte vognnumre er de, der indtil videre er hjemmehørende i Frederikssund. For at nedsætte driftsomkostningerne og styre, at disse dampopvarmede vogne forbliver i de »lukkede« løb, bliver Frederikssundsbanen i princippet en lukket bane med alt materiel stationeret i Frederikssund. Det betyder, at samtlige tomme tog og lokomotiver mellem København H. og Ballerup bortfalder. Af hensyn til vask og eftersyn indgår dog en stamme til København H. (nær) mandage-fredage kl. 9.30 - og returnerer kl. 15.10.

Udvidelsen af jernbanemuseet

Komiteen for udvidelse af DSBs jernbanemuseum i Odense håber at få samlet mindst to mio. kr. ind. Så har DSB nemlig lovet at give yderligere to mio. kr., og på den måde skulle det kunne lade sig gøre at få udvidet museet i forbindelse med, at Odense by fejrer 100 års jubilæum i 1988.

Nye topchefer

DSBs nye vicegeneraldirektør blev den 63-årige personaleinspektør Gunnar Kragballe. Han blev udpeget, da trafikminister Frode Nør Christensen og generaldirektør Ole Andresen for første gang havde fornøjelsen af at hilse - officielt - på hinanden ved en DSB-reception den 4. september. Gunnar Kragballe kender etaten ud og ind. Han startede som trafikalev i 1939, blev i 1970 kontorchef for personalekontoret og har siden 1979 været direktør for personaleafdelingen. Gunnar Kragballe afløser Ernst Rolsted Jensen, der gik på pension den 31. august i dennes egenskab af vicegeneraldirektør.

Rolsted Jensens job som direktør for afsætnings- og produktionsafdelingen er overtaget af Per Langager, 47 år, der i de sidste tre år har været trafikchef. Peter Langager kom til DSB i 1956 og gennemgik den traditionelle trafikuddannelse. Den blev siden suppleret med bl.a. en merkonomuddannelse. Han har været kontorchef i udviklings- og planlægningskontoret og chef for generaldirektørens sekretariat, inden han blev trafikchef.

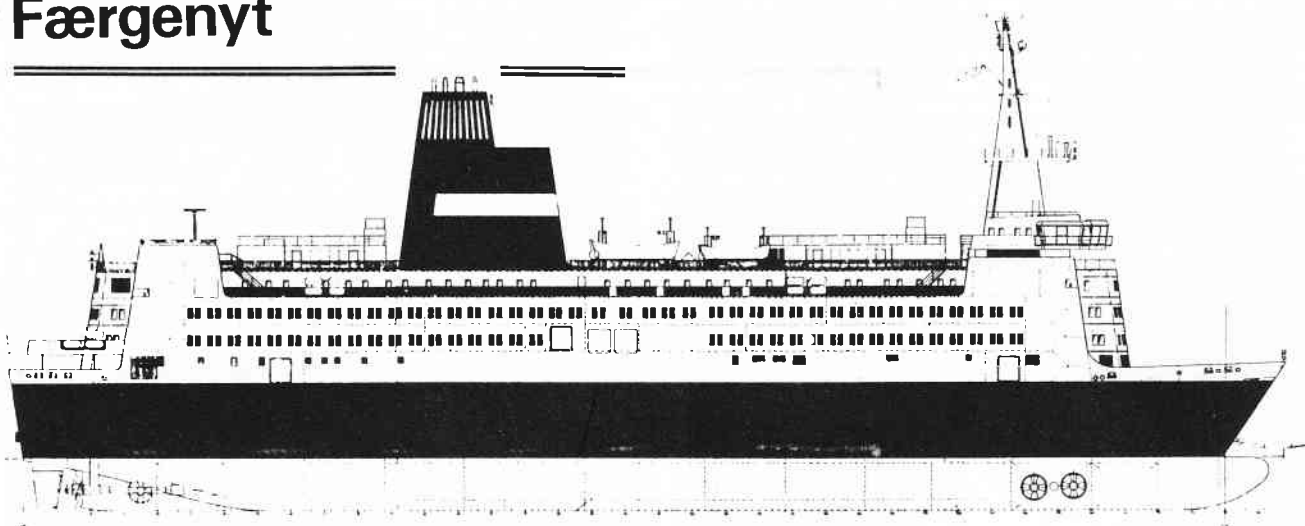
Den 44-årige kontorchef i trafikproduktionskontoret **Erik Maglehøj** er i konsekvens af ovenstående udnævnt til trafikchef.

★

»DSB« redigeres af **Erik B. Jonsen**. I informationsindsamlingen deltager **Jens Ole Christensen**. □

Erik B. Jonsen

Færgenyt



Motorfærgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« er kaldt firsernes færger, og de sætter unægteligt Intercityfærgerne på Storebælt i relief. De nye færger er både højere og bredere, og de to passagerdæk er mere indrettet med henblik på en egentlig rejseoplevelse (tre timers sejlads). Den centrale hall går således gennem begge passagerdæk og er oplyst ved hjælp af dagslys. Tegning: DSB

Facts om færgerne

Længde 134 m
Bredde 24,6 m
Dybgang 5,54 m
Passagerer ca. 2000
Max. fart 19,25 knob
Hovedmotor 2 stk. diesel à 8480 hk

Dæk 1 Tanktop	Dæk 7 Salondæk
Dæk 2 Mellemdæk	Dæk 8 Kabysdæk
Dæk 3 Lastbildæk	Dæk 9 Soldæk
Dæk 4 Hængedæk	Dæk 10 Kommandobro
Dæk 5 Personbildæk	
Dæk 6 Salondæk	

Kalundborg-Århus

DSBs nye færge »Peder Paars« blev den 19. november 1986 indsat i stedet for »Prinsesse Anne-Marie«, der har sejlet på overfarten siden hurtigrutens oprettelse i 1960. Søsterfærgeren »Niels Klim« erstattede »Prinsesse Elisabeth« den 1. juni 1986, og herved er der tale om en kapacitetsforøgelse nær de 100%. De nye færger kan hver medtage ca. 2000 passagerer og godt 350 personbiler, og det er fuldt på højde med kapaciteten på Intercityfærgerne på Storebælt. Alligevel er de nye superfærger 18 m kortere end Korsør-Nyborg færgerne, men de er 1 m bredere.

Ved indretningen af de nye færger er der i høj grad lagt vægt på, at publikum får en rejseoplevelse og muligheder for at udnytte den tre timer lange overfart i arbejdsøjemed eller på en afslappende og underholdende måde. Overfarten kan jo ikke konkurrere på tid, men må gøre det på »indholdet«.

Færgerne har i alt 10 dæk, hvoraf de mest fremtrædende er de to salondæk, hvor centerhallen er placeret. Der er her tale om en videreudvikling af de kendte »færgetorv« på Intercityfærgerne. Færgerne har også salon for første klasse, der er konference- og mødelokaler samt skrivestuer, og der er en speciel salon for de mere ungdommelige kunder, samt et decideret legerum. Den relativt lange overfartstid har gjort, at der er etableret egentlige hvilekahytter - 75 i alt, hver med plads til to, og

alle med bad og toilet. De nye færger er som øvrige nye DSB færger gjort kunstnerisk attraktive ved en meget omfattende udsmykning.

Med indsættelsen af de to nye færger er der sket en betydelig styrkelse af landsdelstrafikken, og med en langt bedre togkoordinering til færgeafgangene er der skabt et kraftigt alternativ til Storebælt og de private ruter over Kattegat.

Sommerrokade

Grundet kapacitetsproblemer på Helsingør-Helsingborg overfarten, kunne man her i sommer opleve det særsyn, at se »Fynshav« sejle baglæns til Sverige. Kapacitetsproblemerne er opstået som følge af forsinkelsen af DanLink ruten Københavns Frihavn-Helsingborg. På travle dage var der derfor hele syv færger i drift på H-H, eller med andre ord - afgang hvert 10-12 minut. Normalt skelnes der ikke mellem for- og agterstav på H-H, og turen foretages derfor uden svajning, men for »Fynshav« er situationen jo en anden. Alligevel viste det sig mest praktisk at untlade svajningen og med et tillæg på 5 minutter foretog »Fynshav« derfor sejturen fra Helsingør *baglæns*.

»Fynshav« på vej ud af Helsingør havn. De to vandret stillede kugler i agter viser, at færgen sejler baglæns på turen over Sundet, 28. juni 1986.
Foto: Jan Forslund



Den ledige plads på Bøjden-Fynshav blev herefter overtaget af »Kalundborg« fra Samsøruten. Det gav umiddelbart denne rute et kapacitetslift på ca. 15 biler pr. overfart, og det har sikkert givet denne lidt slumrende strækning en lille saltvandsindsprøjtning.

På Kalundborg-Kolby Kås overfarten overtoges sejladsen af den gamle prinsessefærgen »Prinsesse Elisabeth«. De færreste har vel troet, at en af hurtigrutefærgerne nogensinde skulle anløbe Samsø. Ikke mindst de lokale beboere spærrede derfor øjnene op ved synet af den store færgen i den alt for lille havn. Det har da også været nødvendigt af uddybe havneindløbet, ligesom en vis tilpasning af selve færgelejet har været nødvendig. Samtidig har DSB kunnet konstatere, at kapacitetsforøgelsen på denne overfart er blevet værdsat af passagererne, og på mange afgangene blev der medført mere end 100 biler - eller det dobbelte af, hvad »Kalundborg« kunne medføre.

Straks efter skoleferiens afslutning blev alt igen ved det gamle, men erfaringerne kan sikkert ikke anvendes til næste års sommerrokade. Der er her løse planer om at forstærke H-H overfarten med prinsessefærgerne efter visse tilpasninger, medens »Najaden« så kan afløse »Fynshav« på Alsruten. Hvis denne kabale skal gå op, flyttes »Fynshav« til Samsøruten, hvor »Kalundborg« derved overflødiggøres med evt. udraming for øje (tidl. »Broen« fra 1952).

Rødby-Puttgarden

Den nye vesttyske færgen »Karl Carstens« overtog gamle »Theodor Heuss« plads på overfarten den 1. juni 1986. Den nye færgen har en længde af 164 m og overgår dermed de øvrige færger på overfarten, men den er af samme smalle type og afviger derved meget fra færgerne på Storebælt og Kalundborg-



Rødby-Puttgardens nye flagskib »Karl Carstens«

Foto: DB

Århus. Færgeren kan medføre hele 14 passagervogne og dertil 156 personbiler, eller i alt 330 biler på begge dæk, og det er næsten 25% mere end de danske færgers kapacitet. »Karl Carstens« er forsynet med et diesel-elektrisk maskineri, og servicehastigheden er 18,6 knob.

Den udrangerede færge »Theodor Heuss« er blot fra 1957, og da den dengang blev indsat på Gedser-Grossenbrode overfarten var den »det vilde luksus« og den første dobbeltdækker. Det viser noget om udviklingen af nye færger - at en kun 29 år gammel skude nu er udrangeringsmoden, omend den i en overgangsperiode kan anvendes som godsfærge.

Sommertrafikken er i år bestridt af »Kong Frederik den IX«, »Danmark«, »Deutschland«, »Prins Henrik«, »Dronning Margrethe« og »Karl Carstens«.

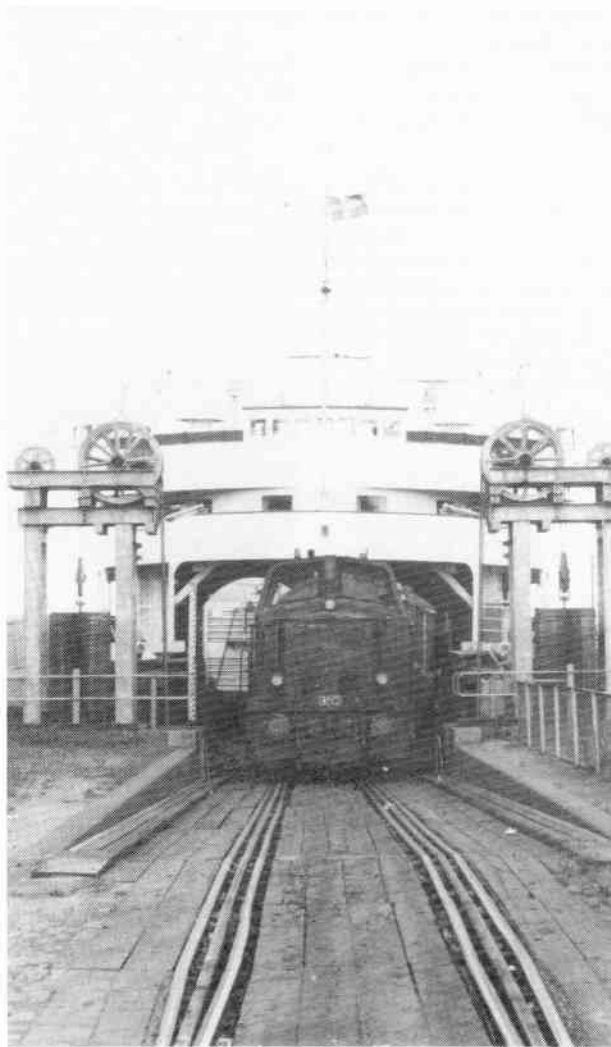
DanLink

Overfarten indvies planmæssigt den 3. november 1986. Den svenske færge har fået navnet »Øresund« og er klar ved indvielsen, medens den danske færge, som ved redaktionsslut står i 2 dele (grundet forlængelse) på Nakskov Skibsværft, ventes at blive en måned forsinket. I den periode vil »Dronning Ingrid« assistere på DanLink og »Dronning Margrethe« flyttes i samme tidsrum til Storebælt. Den »nye« danske DanLink-færge (ex »Scandic Wasa«) blev den 6. oktober døbt (omdøbt) »Trekroner« af den 18-årige Jenny Furbäck, datter af SJs generaldirektør Bengt Furbäck.

M/F »Trekroner« vil kunne rumme lige så mange godsvogne som SJs nybyggede godsfærge, når den er færdigbygget. Rederitjenesten har været på intens jagt efter spormeter, og ved at bygge drejespor på agterdækket og nogle »pluskæber« på siden af skibet når antallet af spormeter op på lige godt 800.

Færgeren »Malmøhus«, som i snart 41 år har kæmpet sig frem og tilbage over Øresund, sejlede sin sidste tur den 1. oktober 1986 og er i perioden indtil den endelige DanLink premiere afløst af »Prinsesse Benedikte«. »Malmøhus«, som i de sidste otte år udelukkende har sejlet som godsfærge, er solgt til Norge og vil fremover agere teaterskib ved Akershus i Oslo. Fordums gyldne tider, hvor »Italia Express« og lignende internationale tog førtes med »Malmøhus« over Sundet, anes kun svagt i dag. Saloner m.m. blev ryddet, og den meget smukke »hvide færge« fik skroget malet sort ved overgangen til godsfærge. □

Færgenyt redigeres af Jan Forslund



»Malmøhus« ved færgeleje 1 den 18. september 1986. MH 352 trækker 12 vogne i land - mindre end en fjerdedel af de nye DanLink færgers kapacitet Foto: Jan Forslund

Udland

Østrig

I rækken af europæiske jernbanejubilæer er det i 1987 Østrig, der står for tur med 150-året for åbningen af hestebanen mellem Budweis og Trojanov i det nuværende Tjekkoslaviet, den 7. september, efterfulgt af den officielle åbning af strækningen Wien-Florisdorf-Deutsch Wagram den 6. januar 1838. Det er derfor lidt af en tilsnigelse, at jubilæet er henlagt til 1987.

Der planlægges et omfattende jubilæumsprogram, og foreløbigt foreligger der følgende oplysninger om jubilæumsarrangementer på Öbb.

På søndage mellem den 3. maj og den 27. september køres dampstøt i eftermiddagstimerne fra Wien Nord (afg. 12.45) over Deutsch-Wagram, Gänserndorf, Marchegg og tilbage til Wien (Stadlau-Nord) med ankomst 17.12. Undervejs vil der være fotostop og flere stationsophold. Billetterne koster 150 Schilling.

På lørdage mellem den 2. maj og den 26. september kører »Turnus Express« skiftevis ad følgende ruter:

1. Wien Nord - Gmünd - Wien Nord med besøg på Waldviertal-bahn mellem Gmünd og Heidenreichstein, under opholdet i Gmünd midt på dagen.
2. Wien Süd (Ostbahn) - Wiener Neustadt Friedberg på Aspangbanen og tilbage til Wien Süd.
3. Wien Nord - Spitz a.d. Donau over Stockerau-Hadersdorf am Kirchberg og Krems og tilbage.
4. Wien Süd (Ostbahn) - Puchberg am Schneeberg - Wien Süd.

Billetterne til disse særtog koster 240 Schilling, Gmünd-turen dog 360 Schilling.

På fredage i perioden 21. august til 11. september køres der tillige Wien Süd (Ostbahn) ad Aspanbanen til Wiener Neustadt og tilbage mellem kl. 13.50 og kl. 17.35.

I forbindelse med GyseV's dampstøtøgt mellem Ebenfurth og Sopron, vil der blive arrangeret særtog med ældre elektrisk trækraft fra Wien Süd til Ebenfurth og tilbage over Wiener Neustadt. I tidligere sæsoner har GyseV kørt med damp om torsdagen i sommerperioden.

Der vil også blive kørsel med el-lokomotivet 1072.01 i veteranbemaling mellem Wien Nord og Wolfstal.

Driftsområdet i Linz arrangerer egne særtog næsten hver weekend i sommerens løb. Køredatoerne for disse tog er: 28. maj, 21. juni, 5. og 26. juli og 23. august: Linz-Aigen-Schlägl-Linz.

- a. 14. juni og 13. september: Linz-Weissenbach-St. Gallen retur.
- b. 28. juni: Linz-Attnang-Puchheim-Bad Aussee og tilbage over Seltzthal.
- c. 12. juli: Linz-Seltzthal-Adsmont retur.
- d. 18. juli: Salzburg-Zell am See retur
- e. 2. august: Passau-Ried im Inkreis-Bad Ischl-Passau.
- f. 15. august: Salzburg-Attnang-Puchheim-Bad Ischl-Stainach-Irdning-Bischofhofen-Salzburg.
- g. 6. september: Linz-Grünau im Almtal-Linz.

Også driftsområdet i Villach planlægger særtog i anledning af jernbanejubilæet.

Som det efterhånden er tradition ved de runde jernbanejubilæer, vil der også blive afholdt en kavalkade, som afvikles lørdag og søndag den 22. august til den 13. september på stationen i Strasshof med deltagelse af over 60 forskellige lokomotiver og motorvogne, bl.a. »Licaon« fra 1851 og en række damplokomotiver, fra det nuværende Østrig, Tjekkoslaviet, Ungarn og Jugoslavien - som for en stor dels vedkommende i øjeblikket er under istandsættelse på de østrigske forbundsbaners centralværksted i Knittelfeld.

Udflugtsafdelingen overvejer at arrangere en tur til Østrig i løbet af sommeren med besøg i Wien, og deltagelse i en eller flere af de ovennævnte udflugter, og besøg på veteranbanen mellem Garsten og Grünburg (Steyrtalbahn). Såfremt det kan lade sig gøre at sammensætte et tilfredsstillende program for turen, vil mere udførlig omtale følge i et senere nummer af »Jernbanen«.

Sverige:

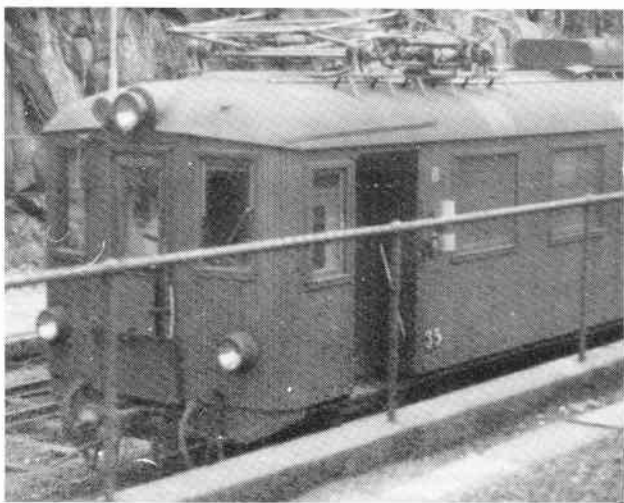
Kalmars Järnvägars Museumsforening (KJmf) har i sommerens løb, med kraftig økonomisk støtte fra bl.a. glasbruget i Orrefors og lenssparbankerne, kørt »Nils Dacke«-tog Kalmars-Berga-Hultsfred-Linköping-Mjölby. Togene kørtes i nordgående retning på torsdage og retur fredage. Billetter til togene gjaldt til tilbagerejse med plantog over Alvesta, og hele turen kunne gennemføres på en dag. Billetterne solgtes til en yderst rimelig pris, og de lokale turistbureauer bakkede helhjertet arrangementet op. På mange måder mindede ideen bag togene om »Danmark for fuld damp«, og man kan kun håbe for svenskerne, at de tre dobbeltture i år har givet et tilfredsstillende økonomisk resultat. Trækraft skulle have været KJmf's damplokomotiver, men på



Öbb 399.02 med blandetog Gmp 71434 fra Gmünd til Heidenreichstein på Waldviertelbahn nordvest for Wien ved den tjekkiske grænse den 6. august 1981. Denne lokomotivtype kører fortsat veteranog på smalsporsbanerne omkring Gmünd. Foto: Jacob Stilling

grund af en helt usædvanlig tørke i sydøst Sverige blev der nedlagt dampforbud, med deraf følgende afmattet publikumsinteresse.

På lørdage efter Nils-Dacke-turene kørte KJmf skinnebustog fra Kalmar over Nybro til Orrefors, med besøg på glasbruget. I den svenske køreplan findes en nydelig oversigt over køreplaner for de svenske museumsbaner. Køreplanen for togene var i år optaget bag i SJ's sommerkøreplan sammen med køreplanen for de øvrige museumsbaner. Der er planer om at gøre Nils-Dacke toget til en årligt tilbagevendende begivenhed.



Det er snart sidste frist for at se de gamle træbeklædte X3P på Roslagsbanen. Her nr. 35 den 1. april 1979. Foto: Jan Forslund

Svend Larsen i Hinnerup besøgte i marts måned Roslagsbanen (omtalt i »jernbanen« 1985, side 158) og oplyser, at det er lykkedes at få bevillinger igennem, sådan at banen står foran en gennemgribende modernisering. Der skal både udskiftes spor og indkøbes nyt materiel. Banens efterhånden bedagede træbeklædte el-motorvogn står derfor foran udrangering.

Oplysningerne stammer fra LCGB, Railway World, Svend Larsen, Bent Hansen og Jakob Stilling. □

Udland redigeres af Jakob Stilling



Læserne er fortsat meget velkomne til at bidrage med stof og billeder, i form af egne oplevelser eller oplysninger fra udenlandske jernbaneblade. Og udlandet er stort, her Nairobi station, Kenya, juli 1985. Foto: Merete Schøbel

Veteranbanerne

MHVJ MARIAGER-HANDEST VETERANJERNBANE

Rekord-sæson på MHVJ

Mariager-Handest Veteranjernbane har netop afsluttet sin 17. driftssæson - og selv om statistikken langt fra er færdig, kan man allerede nu slå fast, at den er den travleste, MHVJ har oplevet. De mandskabsmæssige ressourcer har været udnyttet næsten mere end 100% - og det har betydet, at man siden foråret, samtidig med et meget stort kørselsprogram, har klaret at bygge nye opholdslokaler til medlemmerne, ligesom flere andre store opgaver også er blevet klaret løbende. Men den krævende sæson har også givet pote. Omsætningen løber op i knapt 400.000 kroner - halvdelen tjent på »udebane«, og passager-tallet nærmer sig skønsmæssigt de 30.000.



Selv om MHVJs folk selv kan klare mange entrepriser, er det af og til nødvendigt at få ekspertise udefra. For eksempel til opmuringen af de nye opholdslokaler. Mariager 1986. Foto: Anders Riis

Byggeriet af de nye overnatnings- og opholdslokaler blev påbegyndt i slutningen af vinteren. Siden 1978 har banen, der henter de fleste af sine aktive medlemmer mere end 50 kilometer fra Mariager, haft en 2 ½ værelses lejlighed i Mariager by til overnatning og ophold. Her blev man af husværten sagt op pr. 1. juni 1986, og i stedet for at prøve at finde en anden lejlighed besluttede MHVJs driftsudvalg allerede sidste år at opføre faciliteterne som »et hus i huset« og dermed benytte de østligste 4 meter af remisen i Mariager til dette formål. I det tidlige forår blev der muret indvendige mure i gult tegl op til at bære etageadskillelsen, som derefter blev placeret. Den udgøres af et solidt dæk af jernbetonplader. Alle fire sider udgøres af dobbeltmur med isolering i hulrummet, ligesom også taget er højisoleret. I løbet af sommeren og efteråret er lokalerne indrettet og møbleret med nye møbler, så MHVJ nu har knapt 80 m² (4 x 10 meter i 2 etager) fuldt tidssvarende velfærdsfaciliteter, der omfatter toilet, brusebad, soverum til 8 personer, fuldt udstyret køkken med plads til 12 spisende, samt stue med reolsystem, lænestol, sofahjørne og hvad dertil hører. Det hele til en pris så det stort set kan finansieres af den sparede husleje til lejligheden.

MHVJ som pionér

Også baneafdelingen har haft specialopgaver, men den obligatoriske, grenklippingen, er blevet passet. Siden MFVJs dage har tre vejoverskæringer på banen været sikret med blinklys, nemlig to ved True station og overkørselen over E 3 i Handest - der ydermere er forsynet med bomme. I sommer kunne en fjerde med blink-og-klokke-sikret overkørsel tages i brug, idet overkørselen ved campingpladsen »Færgehagen« umiddelbart udenfor Mariager station er blevet sikret med blinklys. Arbejdet er ikke - som normalt - udført af Vejdirektoratet. Det er MHVJ selv, der har skaffet de behørighe tilladelser, fremstillet oversigtsplaner, diagrammer og tegninger m.v. og indrettet overkørselen. MHVJ skriver dermed historie som den første blandt veteran- og privatbaner, der har fået det blå stempel fra vejmyndighederne til at syse med den slags.

Endvidere er den drejeskive, MHVJ i 1979 erhvervede fra Frederikshavn gamle station, nu lagt i den gamle drejeskivegrube i Mariager. I 1967 blev den originale MFVJ-drejeskive og ringskinne skrottet, da et privat firma overtog de tidligere remisebygninger, men da MHVJ, efter disse var brændt, købte en del af grunden og rykkede ind på arealet, blev drejeskivegruben, der blot var fyldt op, tømt og konstateret i rimelig stand. Drejeskive og ringskinne fra Frederikshavn passede så godt, som den slags skal gøre, og MHVJs maskinafdeling har stået for renovering, ilægning og tilpasning af skiven til »Marianske« forhold.

Endelig har MHVJs baneafdeling overtaget ukrudtssprøjtningen af banen. Til det formål er indkøbt en motorsprøjte, der er monteret på den fladvogn, som blev bygget op på undervognen fra den ophuggede AHJ Sb 17. Endelig er MHVJs værkstedsvogn, den tre-akslede CU 4249, udrangeret efter 16 års tjeneste som værksted i Mariager. Både maskinværkstedet og elværkstedet i remisen og et tømmer- og malerværksted i en Gsvognkasse er nemlig nu færdigindrettet og ibrugtaget. Den tidligere værkstedsvogn er overgivet til D-maskinegruppen. □

Anders Riis

Sporhunden



Fremover vil der fast være en lille »stifinderopgave«.

Sporhunden er denne gang havnet på en lille privatbanestation, hvor en solokørende Ym den 8. februar 1986 ville prøve at lege dobbeltsporet jernbane. Ingen kom til skade, og de materielle småskavanker lod sig hurtigt reparere. Men hvad hedder denne lille krydsningsstation?

Send dit svar til »jernbanen«, Vasevej 19 A, 2840 Holte, inden den 1. december. Måske er du der, højdige, som får en bogpræmie for rigtigt svar.

(foto: Jan Forslund)



BOGANMELDELSER

Svenska Järnvägsklubbens skriftserie:

Nr. 38 Arne Hällqvist: Rälsbussar och släpvagnar vid Statens Järnvägar.

Nr. 40 Svante Forsæus: Lelångenbanan

Nr. 42 Erik Sundström: Svartälvsbanan

DJK har fra vor svenske broderforening modtaget de nævnte tre bøger til anmeldelse. Det drejer sig om bøger, der dels er forskellige i emne, dels i ydre fremtræden og udstyr. SJK synes ikke, som DJK, at stræbe mod nogen ensartethed hverken i udviselserne eller i disses fremtræden, og heri kan der vel både være fordele og mangler.

Bogen om skinnebussene er et imponant, indbundet værk med et væld af illustrationer og adskillige udmærkede farvereproduktioner. Den indeholder billeder og beskrivelser af samtlige skinnebuss, der har været anvendt ved SJ og således også af mange vogne, der har startet deres karriere ved private baner. Man savner derfor kun nærmere oplysninger om de relativt få vogne, der ikke er overgået til statsbanerne sammen med deres ejere, eller som findes ved de få baner, der forblev private. Jeg synes i og for sig dette er en mangel, da det netop var privatbanerne, der først forsøgte sig med en beskeden motorisering inden anden verdenskrig. Man har oplysninger med om de seneste dieselmotortog, der dog næppe kan betegnes som skinnebuss, selv efter svensk fortolkning af ordet, medens man intet hører om den pionerindsats, som ASEA og DEWA udførte på dette område, og det kan måske synes lidt ulogisk. At man alligevel har de private vogne med i nummerfortegnelsen kan forekomme endnu mærkeligere, men så ved man da, hvad der har været. Den historiske udredning, der fylder knapt 100 af bogens 320 sider, forekommer udtømmende og er ikke mere teknisk, end at den også kan læses af andre end teknikere. Ca. 150 sider optages af billeder og beskrivelser af de enkelte typer med fremhævelse af særlige karakteristika. Den sædvanlige nummerfortegnelse over hver eneste vogn fylder godt 60 sider, og interesserede kan her hente statistisk viden. For de der interesserer sig for moderne transport i vort naboland, er det i hvertfald en helt uudværlig håndbog.

Bogen om den smalsporede Uddevalla-Lelångens Järnväg, der åbnedes i 1895 og nedlagdes i 1964, er et pragtværk i næsten samme udstyr men i et lidt andet format, nærmest svarende til den danske bog om Sydfynsbanen. Den vil vække mange glade minder hos besøgende på den svenske vestkyst og indeholder ligesom skinnebusbogen et væld af udmærkede illustrationer. Man savner et forord til bogen, idet man går lige på hovedet ind i et kapitel om banens indvielse, der herefter følges af et afsnit om forarbejderne. Jeg tror fraktisk, at bogen ellers indeholder alt, hvad der med rimelighed kan fortælles om Lelångensbanens historie, men den lider unægteligt af den samme skavank som mange andre af SJKs historiske fremstillinger: at den er meget svær at finde rundt i, og at systematikken synes noget uforståelig for alle andre end bogens forfatter. På side 34 får man f.eks. oplysning om banens økonomiske udvikling gennem årene og statens overtagelse af banen, og herefter følger kapitler om banelinien og stationerne, hvorefter man går over til at give oplysninger om trafik, takster og billetter for så at vende tilbage til banens historie og nedlæggelse, og endelig til sidst giver oplysninger om materiellet og personalet. Hvorom alting er, interesserer man sig for at læse om en større smalsporsbanes historie, er det interessant og tankevækkende læsning.

Den sidste af de nævnte bøger, bogen om Svartälvens Järnvägstatens enskilda järnväg - er af en helt anden type. Det er en beskeden udgivelse svarende til de tidligere mindre bøger om bl.a. Gammelstad-Karlsvikshyttans Järnväg, der tidligere har været anmeldt her i bladet. Bogen, der kun er på 70 små sider, er velskrevet og veldisponeret og indeholder mange oplysninger om egnen og dens industri.

★

Da jeg som 10-årig fik mit første eksemplar af »Sveriges kommunikationer«, var det den eneste litteratur, jeg havde om svenske baner, og jeg studerede den med stor grundighed, da køreplanen udover at indeholde togtiderne også indeholdt oplysninger om ejerne af de enkelte strækninger og disses sporvidde. Særligt var jeg naturligvis fascineret af, at der eksisterede offentlige baner med en sporvidde på 0,600 m, noget vi ikke kendte herhjemme, men som jeg kom til at kende grundigt, da jeg om sommeren kom til at bo op ad en af disse: Nättraby-Alnaryd-Almeboda Järnväg. En anden ting, der optog mig stærkt, var, at man - i modsætning til Danmark - også havde baner, hvor de kun gik nogle få gange om ugen. Blandt disse syntes jeg, strækning 59: Grythyttan-Kortfors-Grythyttan, Svartälvs Järnväg, Kristinehamn, spr. 1.435 var den mest spændende, for på denne bane med det romantiske navn gik der kun tog på »helgfria tis-, tors- och lördagar«. Toggangen begyndte nemlig med et tog fra Karlsdalsbruk, 3 km fra den ene endestation Kortfors, kl. 7.16 om morgenen, hvorefter der gik et tog helt til Grythyttan 8.15 med tre timers køretid for de 39 km. Tøget gik tilbage fra Grythyttan 14.05 for at være i Kortfors kl. 16.54, hvorfra man returnerede til Karlsdalsbruk kl. 17.50 efter velendt dagsværk.

Da jeg et par år senere fik min mor lokket med på en tur til Nora Stad med Nora Bergslags Järnväg, så jeg det mystiske spor strække sig nordpå fra Kortfors ind i skoven, men da der var syv timer mellem togene på NBJ strakte min mors tålmodighed sig dog ikke så vidt, at det lykkedes mig at komme af i Kortfors, og da jeg besøgte stedet næste gang var banen nedlagt. Så meget fik jeg dog at vide ved mit første besøg, at banen blev drevet som privatbane for statens regning, og at den sang på sidste vers.

★

Megen litteratur om denne mystiske bane er der ikke udkommet, så det er i hvertfald for mig et virkeligt savn, der er afhjulpet med denne lille bog. Historien bag banen var, at den ligesom en hel del andre baner i Bergslagen anlagdes for at afhjælpe det transportbehov, en række hytter og miner på egnen havde. Uheldigvis var en del af disse allerede ved at blive nedlagt, da banen åbnedes i 1889. Selskabet gik hurtigt konkurs, og staten måtte overtage banen som ufyldstgjort panthaver. Alle disse besværligheder giver bogen et godt billede af, ligesom man hører om de mange bådruter, der var på egnen og de smal- og normalsporede fabrikkspor, der i årenes løb gik ind til banen. Desværre er materialet så stort, at man kun får et lidt for summarisk billede af hele dette transportnet. Bogen kunne faktisk godt have været meget større og alligevel haft stor almen interesse ved at skildre det Västmanlandske industrisamfunds opblomstring og nedgang. De mange nedlagte gruber, bruk og hytter i Västmanland hører til Midsveriges mest interessante klenodier, og det er nok værd at vide lidt mere om deres historie. Læs bogen og tag en rejse til Västmanland med den i hånden. Svartälvsbanen er for størstedelens vedkommende udlagt til vej og snor sig mellem søer og højedrag gennem et aldeles dejligt landskab med vide udsigter. For en jernbaneinteresseret er det et yderligere krydderi, at de fleste af banens stationer endnu findes, bl.a. Rockesholm, der ligger hævet 6 m over vejen med trappe ned til denne, ligesom der var til perronen i banens tid. □

Birger Wilcke

Bøger

Personvognsmateriellets historie af Jens Bruun-Petersen. 96 s. Ca. 180 ill. Udkommer oktober/november. Kr. 139,00

The Collector's All-Colour Guide to Transport Toys af G. Gardiner & R. O'Neill. 128 s. Flere end 700 modeller af erhvervskøretøjer fra bl.a. Dinky, Shuco, Märklin og Solido afbildes på 75 farvefot. 30½ × 22½ cm ib. Kr. 169,00.

Heeresfeldbahnen af A.B. Gottwaldt. Opbygningen og indsættelsen af militærbaner på tysk side i to verdenskrige, første større samlede behandling. 413 s. 325 fot. 93 ill. 81 kort & skitser. 25 × 21½ cm ib. kr. 369,00.

Modelling Historic Railways af David Jenkinson. Forfatteren gør rede for sin fremgangsmåde til at genskabe et jernbanemiljø - med Settle-Carlisle linjen som eksempel. 160 s. 124 fot. 29 ill. 24½ × 17 cm ib. kr. 211,50.

Roads and Rails of Tyne and Wear 1900-1980 af J. Joyce. Et broget billedgalleri. 144 s. 186 fot. 2 kort 25 × 18 cm ib. kr. 191,25.

Kørsør havn og søfarts historie 1790-1939. Projektarbejde omkring havnens udbygning og trafik. 110 s. A4. 89 fot., ill., grafer & kort. Kr. 95,00.

Eisenbahn in Italien af Hansjürg Rohrer. Gengiver det italienske jernbanemiljø 1970-1985. 160 s. 16 farvefot. 201 fot. 26 × 21 cm ib. kr. 310,50.

NB: NyBOGLISTE med jernbanebøger, tidsskrifter m.m. tilsendes gratis på forlangende.

NYBODER BOGHANDEL

Store Kongensgade 114 • 1264 København K.

Tlf. 01 32 33 22

HT-bus 1, 6 og 9 - 5 min. gang fra Østerport station
- Gode parkeringsmuligheder -



DANSKE KVALITETS- PRODUKTER

Armerede folier fra Polysheet

- MONARFOL UNDERTAG
- MONARFLEX BASSINFOLIE
- MONARFLEX ULTRA
DRIVHUSFOLIE
- MONARFLEX SUPER
PRESENNINGER



- den danske
producent
af armerede
folier!

POLYSHEET A-S

Tlf. 02 94 35 55

Polysheet undertag anvendes af Blovstrødgruppen

Støtte til DSBs jernbanemuseum

Til støtte for DSBs jernbanemuseum søges der nu oprettet en forening »Jernbanemuseets venner«. Foreningen henvender sig til alle med interesse for danske jernbaners historie, herunder medlemmer af jernbane- og modelbaneklubber. Foreningens støtte vil både tage sigte på indsamling og bevarelse af museumsgenstande samt restaureringsopgaver. I forvejen er der igangsat et arbejde på at få udvidet jernbanemuseet i Odense, så man får bedre mulighed for at belyse danske jernbaners historie gennem nu snart 140 år.

Det er tanken, at »Jernbanemuseets venner« skal stå for udgivelsen af et årsskrift, og for medlemmerne bliver der samtidig mulighed for at deltage i diverse arrangementer. Desuden giver medlemsskab gratis adgang til museet i Odense.

Blandt initiativtagerne til at få startet en sådan forening er repræsentanter for jernbane- og modelbaneklubber, DSB og privatbanerne samt jernbanepersonaleorganisationerne.

Det stiftende møde holdes **onsdag den 12. november kl. 17.00** i DSBs filmsal, Møntergade 1, København. Mød op! På gensyn!

En kreds af jernbaneinteresserede

FORENINGSNYT

KOMMENDE UDFLUGTER

Vedr.: Udflugt d. 7. december 86 med OHJ nr. 38.

Afskedstur med OHJ nr. 38. Dette lokomotiv står overfor en gennemgribende kedelrevision, som sandsynligvis vil bringe det væk fra de aktive lokomotivers rækker i en længere periode.

Benyt derfor lejligheden til at få taget nogle billeder af dette smukke fynske lokomotiv, medens det endnu kan lade sig gøre, på Høng-Tølløse banen. Benyt samtidig lejligheden til at deltage i udflugtsafdelingens julefrokost, som vil foregå på Tølløse kro.

Udflugten med OHJ nr. 38 udgår fra Slagelse, og undervejs vil der være mulighed for at besigtige remisen i Høng, hvor bl.a. ØSJS nr. 6 og HTJ G 625 henstår. Der vil på turen blive arrangeret fotostop.

Der vil blive arrangeret grupperejse fra København og Roskilde.

Køreplan:

København H.	afg.	9.00	med Intercity nr. 129
Slagelse	ank.	9.55	
Slagelse	ca. afg.	10.20	
Tølløse	ca. ank.	12.30	
Tølløse	ca. afg.	15.15	
Slagelse	ca. ank.	17.00	
Slagelse	afg.	17.16	med Intercity 152
København H.	ank.	18.15	

Pris for deltagelse:

Fra København H. og Roskilde og retur kr. 180,00

Udflugtstog alene Slagelse-Tølløse og retur kr. 130,00

Pris for deltagelse i julefrokosten kr. 70,00

Prisen dækker ikke drikkevarer, og der afregnes direkte med kroen. Hvis man ønsker at deltage i spisningen anføres der et F på giroalonen. Girokvitteringen medbringes og ombyttes i toget med billet, ingen andre rejsehjemler end denne er gyldig til udflugtstoget.

Tilmelding sker ved at indbetale et af de ovenstående beløb på giro: 8 11 10 06, Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen, Platanvej 18, st. 4., 1810 Frederiksberg C. Senest den 24. november 86.

Der gøres opmærksom på, at julefrokosten betales direkte til kroen. Vil blive opkrævet under spisningen.

Birger Bruun

Kommende møder:

Onsdag den 10. december 1986 kl. 19.30: i Englesalen, Niels Steensens Gymnasium, Jagtvej 183 B, 2100 Ø.:

Akademiingeniør, Knud Erik Raff, DSB, politik- og udviklings-tjenesten taler om godssektorens fremtidsplaner indenfor DSB.

OCMP

Nyt fra lokalafdelingerne

Nordjysk afdeling

Onsdag den 26. november kl. 19.00:

Ordinær generalforsamling på Forchhammersvej 7, Ålborg. Dagsorden i følge lovene.

p.b.v. Hans Meyer

Midtjysk afdeling

Freddag den 28. november julemøde på Godsbanen i Århus kl. 19.30.

p.b.v. U.A.

Fynsk afdeling

Torsdag den 20. november 1986 kl. 19.30: Smalfilmsaften
DSBs mødelokaler, Østre Stationsvej 43, Odense.

Denne aften vil et af vore lokale medlemmer, Sven Gade, komme og vise danske smalfilm fra den nu længst svundne tid, hvor dampdrift var noget, der kunne opleves hver dag. Desuden vises en film fra Odense fra den tid, da der endnu kørte sporvogne her.

Torsdag den 22. januar 1987 kl. 19.30: Ordinær generalforsamling.

DSBs mødelokaler, Østre Stationsvej 43, Odense.

Jens Bay-Nielsen

Salgsafdelingen

Nyheder

Personvognsmateriellets historie af Jens Bruun-Petersen. I bogen, der er udgivet af forlaget »banebøger«, skildres hvorledes personvognsmateriellet ved de danske stats- og privatbaner har udviklet sig gennem godt 140 år lige fra de små kupévogne med deres trange kupeer til gennemgangsvognene med stadig forbedring af komforten. Bogen er på 96 sider med ca. 180 ill. Pris kr. 139,00 + 9,00 i forsendelsesgebyr.

Fra Hvide Mølle til Scandia af Asger Christiansen. Forlaget »banebøger« udgiver nævnte bog i anledning af Scandias 125 års jubilæum. Bogen beskriver udviklingen fra »Hvide Møllens« start i 1861 til A/S Scandias stiftelse i 1876. Bogen er gennemillustreret med fabriksfotos! 32 sider med 50 ill. Pris kr. 69,00 + 6,00 i forsendelsesgebyr.

Københavns banegårde - Københavns H. 1. dec. 1911-1986, redigeret af John Poulsen. Bogen behandler tre »hovedbanegårde« og tilhørende banelinier i såvel by- som jernbanehistorisk lys. Hovedvægten lægges på den jubilerende København H. Bogen er gennemillustreret med mange hidtil ukendte fotos, bykort, sporplaner m.v. 128 sider med 200 ill. Pris kr. 139,00 + 9,00 i forsendelsesgebyr. Udkommer 1. december 1986 på forlaget »banebøger«.

★

Tillæg til DSB, driftsmaterielfortegnelse 1 og 2 1986. De medlemmer, der har købt DSBs driftsmaterielfortegnelse gennem DJKS salgsafdeling kan mod indsendelse af kr. 12,00 i **frimærker** få tilsendt tillæg 1986 til såvel DRM 1 som DRM 2.

★

Ovennævnte varer kan bestilles ved indsættelse af beløbet for de ønskede varer på **postgirokonto 3 17 91 76, Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen, Holmevej 8, 4340 Tølløse.** Husk at anføre bestillingen på tallon til modtageren. Ved samtidig bestilling af flere varer er portogebytet højest kr. 20,00.



Dansk Jernbane-Klub

Foreningens generelle adresse

Dansk Jernbane-Klub, sekretariatet
c/o Oscar Meyer
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje
Tlf. 02 30 73 00

Indmeldelse i Dansk Jernbane-Klub

Oplysninger om Dansk Jernbane-Klub, et prøvenummer af tidsskriftet »jernbanen« og girokort til brug ved evt. indmeldelse kan rekvireres hos sekretariatet mod indsendelse af kr. 10,00 i frimærker.

Medlemskontingent for året 1986

Ordinære medlemmer kr. 140,00
Juniormedlemmer (under 18 år 1.1.1986) kr. 95,00
Optagelsesgebyr kr. 10,00

Indbetaling af kontingent sker til

Dansk Jernbane-Klub, kassereren
Midtfløjene 11, 1., 2700 Brønshøj
Postgirokonto 5 55 38 30

Foreningens generalforsamlingsvalgte bestyrelsesmedlemmer

Formand: Birger Wilcke
Sundbyvestervej 18, 2300 København S. Tlf. 01 59 58 23

Næstformand: Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 05 86 91 20

Sekretær: Oscar Meyer
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 02 30 73 00

Kasserer: Stig Torp Kaspersen
Midtfløjene 11, 1., 2700 Brønshøj. Tlf. 01 60 69 79

Mogens Bruun
Ahornsvej 18, 3650 Ølstykke. Tlf. 02 17 88 04

Ole-Christian Munk Plum
Holmevej 8, 4340 Tølløse. Tlf. 03 48 53 83

John Armstrong Pedersen
Ørvadsvej 4, 8220 Brabrand. Tlf. 06 26 33 23

Bent Nathansen (suppleant)
Callunavej 20, 3450 Allerød. Tlf. 02 27 25 23

Birger Bruun (suppleant)
Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C. Tlf. 01 22 05 17

Forlag og salgsafdeling

Dansk Jernbane-Klub, Salgsafdelingen
c/o Ole-Chr. M. Plum, Holmevej 8, 4340 Tølløse.
Tlf. 03 48 53 83. Postgirokonto 3 17 91 76

Dansk Jernbane-Klub, Udflugtsafdelingen

c/o Birger Bruun, Platanvej 18, 1810 Frederiksberg C.
Tlf. 01 22 05 17. Postgirokonto 8 11 10 06

Lokalafdelinger

DJKs nordjyske afdeling

Hans Meyer
Blishønevej 9, Godthåb, 9230 Svenstrup. Tlf. 08 38 31 27

DJKs midtjyske afdeling

Anders Riis
Skt. Pauls Kirkeplads 16.3.tv. 8000 Århus C.
Tlf. 06 13 33 17

DJKs sydjyske afdeling

Bjarke Boldt
Vangen 62, Tarp, 6715 Esbjerg N. Tlf. 05 16 78 54

DJKs fynske afdeling

Jens Bay-Nielsen
Kragemosen 65, 5250 Odense SV. Tlf. 09 17 55 05

DJKs afdeling på Lolland-Falster

Ole Jensen
Skovvænget 4, 4900 Nakskov. Tlf. 03 92 23 23 (kl.9-17)

Foreningens baner og tog

Information, bestilling af særtog samt oplysning om arbejdshold

Museumsbanen Maribo-Bandholm

Carsten Buhl
Refshalevej 8, 4930 Maribo. Tlf. 03 88 43 54
Information i weekends: 03 88 05 49

Mariager-Handest Veteranjernbane

Ny Havnevej 2, 9550 Mariager. Tlf. 08 54 18 64
Driftsbestyrer: Flemming Høj Petersen
Hvidkløvervej 10, Øster Terslev, 8983 Gjerlev.
Tlf. 06 47 63 72

Limfjordsbanen

Niels Julsrud
Rosenvænget 2, 9530 Støvring. Tlf. 08 37 30 71

D-maskine gruppen

Preben Clausen
Vandværksvej 9, Brejning, 7080 Børkop. Tlf. 05 86 91 20

Foreningens øvrige arbejdssteder

Bloustrød remise, Allerød (smalsporsmateriel)

Oscar Meyer
Holløselund Strandvej 9, 3220 Tisvildeleje. Tlf. 02 30 73 00

Høng remise, Høng

Erik Rothmann
Bakken 70, 4370 St. Merløse. Tlf. 03 60 15 57

Roskilde, Slagterisporet

Mogens Lund Jensen
Elmevang 1, 4000 Roskilde. Tlf. 02 40 20 42

Odense, Konservessporet

Christian Nielsen
Hjertegræsvej 11, 5210 Odense NV. Tlf. 09 94 23 58

POUL LEVING

TERRASSERNE 16 VÆR 265

2700 BRONSHØJ

bane bøger:

PERSONVOGNSMATERIELLETS HISTORIE af Jens Bruun-Petersen, 96 s., 17x25 cm, omslag i farver, 180 ill! Kr. 139 + eksp. 13,-

NYHED!

Bogens emne er så at sige personvognsmateriellets "arkitekturhistorie". Her skildres hvordan personvognsmateriellet ved de danske stats- og privatbaner har udviklet sig gennem godt 140 år. Fra de små kupevogne med deres trange kupeer til gennemgangsvogne med stadig forbedring af komforten - fra byggematerialer i starten domineret af træ til moderne tiders helsvejste stålvogne. Vægten er for første gang lagt på at trække hovedlinierne i denne udvikling og i danske vognbygningstraditioner op, snarere end på løsrevne tekniske detaljer.

FRA HVIDE MØLLE TIL SCANDIA af Asger Christiansen, 32 s., 17x25 cm, 50 ill., Kr. 69 + eksp. 7,-

NYHED!

Udgivet i anledning af "Scandias" 125 års jubilæum. Bogen beskriver udviklingen fra vognfabrikken "Hvide Møllens" start i 1861 til A/S Scandias stiftelse i 1876. Virksomheden var egnens største, og i perioden produceredes mere end 1500 jernbanevogne, og en del sporvejsmateriel, og englænderne satte præg på byen. En farverig tid, præget af W.R. Rowans opfindsomhed og eksportordrer til Sverige, Tyskland, England og Rusland. Desuden helt nye oplysninger om dampvognene samt om fabrikkens skibe. Gennemillustreret med fabriksfotos!

KØBENHAVNS BANEGÅRDE - København H
1. dec. 1911-1986, red. af John Poulsen, 128 s., 25x17 cm, omslag i farver, 200 ill., Kr. 139,- + eksp. 13,-
UDKOMMER 1. DECEMBER

Bogen behandler Københavns tre "hovedbanegårde" og tilhørende banelinjer i såvel by- som jernbane- historisk lys. Den første træbygning udenfor voldene, den smukke - men alt for lille - banegård ved søerne, som efterhånden fik hele tre "filialstationer" og om de utallige forslag og den langvarige debat, som gik forud for den nuværende Hovedbanegård. Hovedvægten lægges på den jubilerende København H., den gradvise ud- og ombygning samt store og små begivenheder i dens 75-årige historie. Bogen er gennemillustreret med mange, hidtil ukendte fotos, bykort, sporplaner mv.

TIDLIGERE UDKOMMET :	Pris + eksp
Damptog til Dragør	139,- + 13,-
Nørrebros stationer 100 år	69,- + 7,-
Gennemgående vogn til privatbanen	94,- + 13,-
Lyntog - Trafikrevolutionen i 1935	119,- + 13,-
Køreplaner genoptryk 1932 og 1938	109,- + 13,-
Jubilæumsplakat (gl. lyntog, DSB 1937)	60,- + 13,-
Motormateriel 2 (incl. tillæg)	218,- + 20,-
Transsibiriske Jernbane	119,- + 13,-
Aarhus - Randers elektriske Jernbane	59,- + 7,-
Sove- og spisevogne i Danmark	200,- + 20,-

BESTILLING: Indsæt beløbet på giro 1 52 56 62 og anfør bestillingen på kupon til modtager. Ved samlet bestilling af flere bøger, betales kun ét ekspeditionsgebyr, nemlig det højeste.

**bane
bøger**

Roskildevænget 40, 2.th.

4000 Roskilde

Giro 1 52 56 62

Ascan Scandia